



OACI

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

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

(NACC/DCA/10)

Informe Final

Fort-de-France, Martinica, Francia
21-23 de junio de 2022

Preparado por la Secretaría

Agosto de 2022

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-3
ii.9 Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Presentaciones	ii-4
Lista de Participantes	iii-1
Información de contacto	iv-1
Cuestión 1 del Orden del Día.....	1-1
Adopción del Orden del Día Provisional y del Horario	
Cuestión 2 del Orden del Día.....	2-1
Seguimiento a las conclusiones y decisiones vigentes de reuniones NACC/DCA	
Cuestión 3 del Orden del Día.....	3-1
Estado de la recuperación de la aviación y las prioridades del 2022 y del nuevo trienio 2023-2025 para las Regiones NAM/CAR	
Cuestión 4 del Orden del Día.....	4-1
Informe de desempeño y rendición de cuentas de la Oficina Regional NACC a los Estados	
Cuestión 5 del Orden del Día.....	5-1
Implementación regional NAM/CAR de seguridad operacional/navegación aérea	
5.1. Sesión Informativa Ejecutiva sobre el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)	
5.2 Implementación de asuntos de seguridad operacional	
5.3 Implementación de asuntos de navegación aérea	
Cuestión 6 del Orden del Día.....	6-1
Implementación regional NAM/CAR de seguridad de la aviación/facilitación	
Cuestión 7 del Orden del Día.....	7-1
Asuntos de transporte aéreo	
Cuestión 8 del Orden del Día.....	8-1
Asuntos de protección al medioambiente	

Contenido	Página
Cuestión 9 del Orden del Día.....	9-1
Preparación para el 41o período de sesiones de la Asamblea de la OACI	
Cuestión 10 del Orden del Día	10-1
Otros asuntos	

RESEÑA

ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

La Décima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/10) se llevó a cabo en el hotel La Batelière en Fort-de-France, Martinica, Francia, del 21 al 23 de junio de 2022.

ii.2 Ceremonia inaugural

El Sr. Juan Carlos Salazar, Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), dio el discurso de apertura de manera virtual hablando sobre que los Jefes de Estado deberían proporcionar voluntad política a su Estado, comprendiendo y apoyando la aviación como una prioridad nacional dado el tan necesario crecimiento socio-económico y las contribuciones que permite la aviación a un Estado y su economía y ciudadanos/as. También mencionó la importancia del compromiso político con el gobierno, avanzando los recursos presupuestarios necesarios y el capital humano para asegurar la implementación de dicha prioridad nacional para el sistema de aviación del Estado. Finalmente hizo referencia al liderazgo de los Directores Generales de las Autoridades de Aviación Civil NACC, apoyados por sus ministros relacionados, al implementar la voluntad política del Estado y el compromiso de un sistema de aviación sostenible, resiliente y que cumple internacionalmente. Invitó a los Directores a los próximos eventos de la OACI: la Reunión de alto nivel de la OACI sobre la factibilidad de un objetivo ambicioso a largo plazo para la reducción de las emisiones de CO2 de la aviación internacional (HLM-LTAG) y el 41º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI y agradeció a Francia por ser anfitrión de la reunión. El Sr. Serge Letchimy, Presidente del Consejo Ejecutivo de Martinica pronunció palabras de inauguración, y el Sr. Damien Cazé, Director General de Aviación Civil de Francia dio la bienvenida a los participantes a Martinica e inauguró oficialmente la reunión.

ii.3 Organización de la Reunión

La Reunión NACC/DCA/10 eligió como Presidente al Sr. Damien Cazé, de Francia, quien dirigió la plenaria de la reunión. El Sr. Melvin Cintron, Director de la Oficina Regional NACC actuó como Secretario de la reunión, y fue asistido por el Sr. Julio Siu, Director Regional Adjunto, el Sr. José María Peral, Especialista Regional en Seguridad de la Aviación y Facilitación, todos de la Oficina NACC de la OACI.

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

- Sr. Jorge Vargas, Director, Dirección de Cooperación Técnica
- Sr. Thomas Mistos, Jefe, Unidad de apoyo a la supervisión/Monitoreo y Supervisión/Dirección de Navegación Aérea
- Sra. Dawn Flanagan, Oficial de Apoyo a la Implementación
- Sra. Nicole Mikel-Brumfield, Oficial técnica

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 08:30 a 16:30 horas, con períodos de intermedio requeridos.

ii.6 Orden del Día

Cuestión 1

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

Cuestión 2

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

Cuestión 3

del Orden del Día Estado de la recuperación de la aviación y las prioridades del 2022 y del nuevo trienio 2023-2025 para las Regiones NAM/CAR

Cuestión 4

del Orden del Día: Informe de desempeño y rendición de cuentas de la Oficina Regional NACC a los Estados 2020-2022

Cuestión 5

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

- 5.1. Sesión Informativa Ejecutiva sobre el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)**
- 5.2 Implementación de asuntos de seguridad operacional**
- 5.3 Implementación de asuntos de navegación aérea**

Cuestión 6

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

Cuestión 7

del Orden del Día: Asuntos de transporte aéreo

Cuestión 8

del Orden del Día: Asuntos de protección al medioambiente

Cuestión 9

del Orden del Día: Preparación para el 41o período de sesiones de la Asamblea de la OACI

Cuestión 10

del Orden del Día: Otros asuntos

ii.7 Asistencia

La Reunión contó con la asistencia de 19 Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR y 11 Organizaciones Internacionales/industria, con un total de 84 delegados/as 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 presentará un resumen ejecutivo de estas conclusiones/decisiones en el **Apéndice A** al informe final.

ii.8.1 Lista de Conclusiones

Número	Título	Página
1	ADOPCIÓN DE ACUERDOS PARA EL EJERCICIO DE LA SÉPTIMA LIBERTAD DEL AIRE EN CARGA	3-2
2	MEJORA DEL DESEMPEÑO DE LOS CENTROS DE INSTRUCCIÓN NAM/CAR	3-3
3	MEJORAR LA PREPARACIÓN DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA	3-5
4	NIVELES ACEPTABLES DEL DESEMPEÑO DE BIOSEGURIDAD	3-6
5	DESPLIEGUE DE LOS CUADROS DE MANDO NACC	4-3
6	PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS Y TERRITORIOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LAS REGIONES NAM/CAR	5-5
7	MODELO DE REGULACIONES DE AVIACIÓN CIVIL (MCARS) EN EL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN ELECTRÓNICA DE DIFERENCIAS (EFOD)	5-8
8	MEJORAMIENTO EN EL SUMINISTRO Y COLABORACIÓN REGIONAL EN LA INSTRUCCIÓN EN LA REGIÓN CAR	5-10
9	APROBACIÓN DE GUÍAS ARMONIZADAS PARA DISPOSITIVOS DE INSTRUCCIÓN/ SIMULADORES	5-11

Número	Título	Página
10	PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LAS REGIONES NAM/CAR	5-14
11	PROGRAMA DE ASISTENCIA MUTUA AEROPUERTO A AEROPUERTO	5-16
12	INTERCAMBIO DE EXPERIENCIAS, LECCIONES Y MEJORES PRÁCTICAS EN LAS MITIGACIONES PARA LA INTERFERENCIA DE 5G CON EL RADIO ALTÍMETRO	5-19
13	PARTICIPACIÓN ACTIVA DE LOS ESTADOS EN LOS TEMAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN	6-2
14	PARTICIPACIÓN ACTIVA E INVOLUCRAMIENTO DE LOS ESTADOS EN ASUNTOS DE FACILITACIÓN	6-3
15	PARTICIPACIÓN E INVOLUCRAMIENTO ACTIVO DE LOS ESTADOS EN ASUNTOS DE TRANSPORTE AÉREO	7-1
16	PARTICIPACIÓN ACTIVA DE LOS ESTADOS E INVOLUCRAMIENTO EN LOS TEMAS DEL MEDIO AMBIENTE	8-2

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

Refiérase a la página de internet de la Reunión:

<https://www.icao.int/NACC/Pages/meetings-2021-naccdca10.aspx>

Número	Cuestión No.	NOTAS DE ESTUDIO		
		Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/01 Rev. 4	1	Orden del Día Rev. 3 y Horario Rev. 2	07/06/22	Secretaría
NE/02	2	Seguimiento a las conclusiones y decisiones vigentes de reuniones NACC/DCA	31/05/22	Secretaría
NE/03	3	Panorama de las Acciones Relacionadas con Covid-19 de 2020 y 2021 y la Conferencia de Alto Nivel Covid-19 (HLCC 2021)	08/06/22	Secretaría
NE/04	5.2	Informe de Avance de RASG-PA y Proyectos	15/06/22	Secretaría
NE/05	5.2	Asuntos de implementación de seguridad operacional	10/06/22	Secretaría
NE/06 Rev.	5.3	Interferencia en las operaciones aeronáuticas debido a la implementación de la tecnología 5G	17/06/22	Secretaría
NE/07	6	Implementación de facilitación y seguridad de la aviación regional NAM/CAR	17/06/22	Secretaría
NE/08	10	Cuotas por Pagar a la OACI por los Estados	03/06/22	Secretaría
NE/09	10	Siguiente Reunión NACC/DCA	11/03/22	Secretaría

NOTAS DE ESTUDIO				
Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/10	5.2	Instrucción Aeronáutica y Virtualidad en Tiempos de COVID-19	09/06/22	Relator y Vice-Relatora NAM/CAR/CATC/WG
NE/11	3	Retos y prioridades para las Regiones NAM/CAR prioridades para 2022 y para el nuevo trienio 2023-2025	03/06/21	Secretaría
NE/12	3	Reactivación de los servicios aéreos en la República Dominicana: Memorándum de Entendimiento con los países miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil para la séptima libertad del aire en carga	07/06/22	República Dominicana
NE/13	3	Contribución de COCESNA/ICCAE a la capacitación del personal de aviación civil en la región en período de pandemia COVID-19	28/04/22	Centroamérica
NE/14	8	Contribuciones de Centroamérica en la implementación del Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional (CORSA)	17/03/22	Centroamérica
NE/15	5.3	Desarrollo de una normativa regional para el uso de los sistemas de Aeronaves no tripuladas (UAS) en los Estados miembros de Centroamérica	22/04/22	Centroamérica
NE/16	5.3	Impacto en la Aviación Civil de Cuba Resultado de las Actualizaciones al Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)	11/04/22	Cuba
NE/17	5.2	Experiencia de los Estados Centroamericanos en el rol de COCESNA/GRIAA como mecanismo de coordinación y su contribución hacia la mejora de la implementación efectiva AIG	28/04/22	Centroamérica
NE/18	3	Experiencia en el área Centroamericana sobre la continuidad de los servicios aeronáuticos a través de COCESNA durante la pandemia Covid19	22/04/22	Centroamérica
NE/19	5.2	Implantación del Grupo colaborativo regional de la gestión estatal de la seguridad operacional de los Estados miembros COCESNA	22/04/22	Centroamérica
NE/20	5.3	Planificación de respuesta ante emergencias y contingencias en Centroamérica	22/04/22	Centroamérica
NE/21	3	Procedimientos de bioseguridad para protocolos de aeropuertos	21/04/22	Centroamérica
NE/22	5.3	Proceso de implantación del Formato mundial de notificación del estado de la superficie de la pista (GRF) en los Estados miembros de Centroamérica	22/04/22	Centroamérica
NE/23	5.2	Propuesta de contribución al programa de trabajo NAM/CAR/CATC/WG	21/04/22	Francia
NE/24	5.3	Informe de Avances y Proyectos del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)	26/05/22	Secretaría
NE/25	6	Informe de avance del Grupo regional sobre seguridad de la aviación y facilitación NAM/CAR Y SAM OACI/CLAC	13/06/22	Secretaría
NE/26	8	Opiniones y Prioridades de Estados Unidos sobre Cambio Climático y Oportunidades para la Colaboración	03/05/22	Estados Unidos

NOTAS DE ESTUDIO				
Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/27	9	Áreas de interés para Estados Unidos en el 41o periodo de sesiones de la Asamblea de la Organización De Aviación Civil Internacional	06/05/22	Estados Unidos
NE/28	5.2	Documentación del cumplimiento con el Modelo de regulación de la aviación civil (MCARS) en el Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) de la OACI	02/06/21	Estados Unidos
NE/29	5.3	Apoyo continuo a la planificación y respuesta de contingencia ANS en la Región CAR	02/06/22	Secretaría
NE/30	8	El desarrollo de la política francesa de Combustibles de aviación sostenibles (SAF), como facilitador del LTAG	03/06/22	Francia
NE/31	5.3	Actividades de navegación aérea en las regiones NAM/CAR	10/06/22	Secretaría
NE/32 Rev.	6	Novedades relativas a los programas de Facilitación	17/06/22	Secretaría
WP/33	7	ICAO'S Work on Economic Development of Air Transport (disponible únicamente en inglés)	13/06/22	Secretariat
WP/34	8	Latest Developments on ICAO's Work On Climate Change (disponible únicamente en inglés)	13/06/22	Secretariat
WP/35	8	Latest Developments on the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA) (disponible únicamente en inglés)	13/06/22	Secretariat
NE/36	6	Avances hacia el transporte aéreo accesible	16/06/22	IATA
NE/37	6	Soluciones innovadoras, prácticas e interoperativas para la aceptación de viajes	16/06/22	IATA

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	23/06/22	Secretaría
NI/02	6	Impacto derivado de las actualizaciones del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASEP)	11/04/22	Cuba
NI/03	3	Opiniones de la IATA sobre la respuesta a pandemias y emergencias de salud pública	16/06/22	IATA
NI/04	6	Incidentes de Pasajeros Insubordinados o Disruptivos en el Contexto de la Pandemia de COVID-19	16/06/22	IATA
NI/05		CANCELADA		
NI/06	7	Colaboración regional ONU/OACI y CARICOM	07/06/22	Secretaría

NOTAS DE INFORMACIÓN				
Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/07 Rev.	10	Cuestionario a los directores generales de las autoridades de aviación civil	20/06/22	Secretaría
NI/08	5.1	Impacto del Programa Sistémico de Asistencia (SAP) de la Oficina NACC de la OACI y la experiencia de Cuba en las actividades realizadas enmarcadas en la evolución del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) con un Enfoque de Observación Continua (CMA)	11/04/22	Cuba
NI/09	5.2	Implementación del GASP por el Estado cubano en sus condiciones específicas	11/04/22	Cuba
IP/10	7	Results for the Indicators on the Governance of Sector Regulators: ICAO SAM and NACC Civil Aviation Authorities	13/06/22	OCDE
IP/11	5.3	Update on the United States Federal Aviation Administration's Unmanned Aircraft Systems Security Activities (disponible únicamente en inglés)	17/05/22	Estados Unidos
NI/12	6	Accesibilidad y Diseño Universal en la Facilitación del Transporte Aéreo; Establecimiento de Directrices Generales y Mejores Prácticas para Pasajeros/as con Discapacidad	07/06/22	República Dominicana
NI/13	6	Certificación del personal de seguridad de la aviación civil en República Dominicana	15/06/22	República Dominicana
NI/14	6	Desarrollo de la República Dominicana en materia de seguridad de la aviación civil	15/06/22	República Dominicana
IP/15	5.3	Safety Assurance of Ground-Based Associated Elements of Unmanned Aircraft Systems (disponible únicamente en inglés)	16/06/22	Estados Unidos
NI/16	3	Experiencia De Cuba En El Tratamiento De La Covid-19 Y La Recuperación De La Aviación En La Nueva Etapa	17/06/22	Cuba
IP/17	7	The Multilateral Air Services Agreement (MASA) Report of the Caribbean Community (CARICOM) Secretariat (disponible únicamente en inglés)	22/06/22	CARICOM

PRESENTACIONES				
Número	Cuestión No.	Título	Presentada por	
P/01 Rev.	5.3	Caribbean Aviation Resilience & Recovery Group (CARRG) - Airport-to-Airport Mutual Assistance Program (disponible únicamente en inglés)	Estados Unidos	
P/02 Rev.	4	Informe de rendición de cuentas de la Oficina Regional NACC	Secretaría	
P/03 Rev.	5.1	Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional Enfoque de Observación Continua (CMA del USOAP)	Secretaría	
P/04	4	Cuadros de Mando (Dashboards) OACI NACC	Secretaría	
P/05	9	41º período de sesiones de la Asamblea - Preparativos para la discusión de los Estados	Secretaría	

PRESENTACIONES			
Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
P/06	6	Video del Administrador de Transportation Security Administration de Estados Unidos (disponible únicamente en inglés)	Estados Unidos
P/07	5.3	Interferencia de 5G al radio altímetro (disponible únicamente en inglés)	Boeing
P/08	7	Economic Development of Air Transport (disponible únicamente en inglés)	Secretaría
P/09 Rev.	5.2	Cooperation in Latin America & Caribbean Region (LAC) from a EU regional safety oversight organization (RSOO) (disponible únicamente en inglés)	EASA
P/10	6	ICAO Aviation Security Panel Working Group on Threat and Risk (disponible únicamente en inglés)	Estados Unidos
P/11 Rev.	5.2	Standardizing Implementation Support (disponible únicamente en inglés)	Secretaría
P/12 Rev.	5.2	One-ICAO Approach for Implementation Support (disponible únicamente en inglés)	Secretaría
P/13	7	Taxes, Fees & Charges - Impact and Best Practices (disponible únicamente en inglés)	IATA
P/16	8	El Desarrollo de la Política Francesa de Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF), como Facilitador del LTAG	Francia
P/17	5.2	Proposal for Contribution to the NAM/CAR/CATC/WG Work Program (disponible únicamente en inglés)	Francia

LISTA DE PARTICIPANTES

ARUBA

1. Edwin Kelly
2. Anthony Kirchner

BAHAMAS

3. Alexander Ferguson

BARBADOS

4. Tracey Forde-Bailey

CANADA/CANADÁ

5. Tara Preston

CUBA

6. Armando Daniel López
7. Orlando Nevot

DOMINICA

8. Benoit Bardouille
9. Kershton Pascal

DOMINICAN REPUBLIC/REPÚBLICA DOMINICANA

10. Héctor Porcella
11. Carlos R. Febrillet
12. Dionisio de la Rosa
13. Bernarda Franco
14. Julio César Mejía
15. Alberto Piña

ECCAA

16. Anthony Whittier
17. Sylvester Dardaine

FRANCE / FRANCIA

18. Damien Cazé
19. [Thierry Buttin](#)
20. Sylvain Four
21. Patrick Pezzetta
22. Bertrand de Lacombe
23. Ravo Randria
24. Philippe Versi
25. Jean-Jacques Deschamps
26. Jean-Luc Bonnaire
27. Nicolas Cazalis
28. Marie Carru
29. Baptiste Lorentz
30. Emanuela Gellini
31. Gérard Kromwel

HAITI / HAITÍ

- 32. Laurent Dumas
- 33. Nicolas Ntahiraja

HONDURAS

- 34. Gerardo Rivera
- 35. Antonio Isaac Corea Mendoza

JAMAICA

- 36. Nari Williams-Singh

MEXICO/MÉXICO

- 37. Pablo Carranza
- 38. Marcos Antonio Hernández

**SAINT VINCENT AND THE GRENADINES /
SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS**

- 39. Andrea Best

SINT MAARTEN/SAN MARTÍN

- 40. Louis Halley

TRINIDAD AND TOBAGO/TRINIDAD Y TABAGO

- 41. Francis Regis
- 42. Rohan Garib
- 43. Kingsley Herreira

TURKS AND CAICOS ISLANDS/ISLAS TURCAS Y CAICOS

- 44. Peter Forbes

UNITED KINGDOM / REINO UNIDO

- 45. Maria Boyle
- 46. Mark Baker

UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS

- 47. Bradley Mims
- 48. Michele Merkle
- 49. Nicholas Reyes
- 50. Christopher Barks
- 51. Joseph Kools
- 52. Michelle Westover
- 53. Trent Bigler
- 54. Yanisha Brown

ACI-LAC

- 55. Rafael Echevarne

AIRBUS

- 56. Guillaume Gressin
- 57. Frederic Eychenne

BOEING

- 58. Marcella Ost
- 59. Henry Herbert

BUREAU VERITAS

- 60. Otto Sanchez

EGIS

- 61. Alex Vidal

INEO

- 62. Emmanuel Barthoux
- 63. Ton That Hop

COCESNA

- 64. Juan Carlos Trabanino
- 65. Alejandro Mena
- 66. Roger Pérez

EASA

- 67. Luc Tytgat
- 68. Jose Luis Penedo
- 69. Carla Iorio
- 70. Alfonso Arroyo

IATA

- 71. Annaleen Lord
- 72. Alejandro Restrepo

EMPIC

- 73. Jörg K. Kottenbrink
- 74. Dennis Poetz
- 75. César Jiménez

THALES

- 76. Pablo Fernández
- 77. Dan Smiley

ICAO/OACI

- 78. Melvin Cintron
- 79. Jorge Vargas
- 80. Julio Siu
- 81. Thomas Mistos
- 82. Dawn Flanagan
- 83. José María Peral
- 84. Nicole Mikel-Brumfield

NACC/DCA/10
List of Participants

iii - 4

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e	
ARUBA			
Edwin Kelly Director-General	Department of Civil Aviation	Tel.	+297-523-2665
		E-mail	edwin.kelly@dca.gov.aw
Anthony Kirchner Manager Strategy & Policy	Department of Civil Aviation	Tel.	+297-523-2672
		E-mail	anthony.kirchner@dca.gov.aw
BAHAMAS			
Alexander Ferguson Director General	Civil Aviation Authority	Tel.	+ 242 826-8830
		E-mail	alexander.ferguson@caabahamas.com;
BARBADOS			
Tracey Forde-Bailey Director of Civil Aviation	Civil Aviation Department	Tel.	+ 1 246 535-0001
		E-mail	tracey.forde-bailey@barbados.gov.bb
CANADÁ			
Tara Preston Director ICAO Air Accident Investigation Reform Civil Aviation Program	Transport Canada	Tel.	+ 343-574-3620
		E-mail	tara.preston@tc.gc.ca;
CUBA			
Armando Daniel López Presidente	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC)	Tel.	+ 537-838-1140
		E-mail	Presidencia@iacc.avianet.cu;
Orlando Nevot González Director de Aeronavegación	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC)	Tel.	+ 537-838-1121
		E-mail	Orlando.nevot@iacc.avianet.cu;
DOMINICA			
Benoit Bardouille Chief Executive Officer	Dominica Air and Sea Ports Authority	Tel.	+ 1 767-255-9100
		E-mail	ceo@daspa.dm
Kershton Pascal Airport Manager (Ag.)	Dominica Air and Sea Ports Authority	Tel.	+ 1 767-255-9100
		E-mail	kpascal@daspa.dm
ECCAA			
Anthony Whittier Director General	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	Tel.	+ 268-462-3401
		E-mail	contact@eccaa.aero; awhittier@eccaa.aero;
Sylvester Dardaine Director – Flight Safety	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	Tel.	+ 268-462-0000
		E-mail	contact@eccaa.aero sdardaine@eccaa.aero
ESTADOS UNIDOS			
Bradley Mims Deputy Administrator	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel.	+1 202-267-8111
		E-mail	Bradley.Mims@faa.gov
Michele Merkle Vice President, Mission Support Services, Air Traffic Organization	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel.	+ 1 202-306-9511
		E-mail	Michele.Merkle@faa.gov;

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e	
Nicholas Reyes Director, Western Hemisphere, Office of International Affairs	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. + 1 202-680-2376 E-mail Nicholas.reyes@faa.gov;	
Christopher Barks Director, Western Hemisphere Office	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. + 1 202-258-6446 E-mail christopher.barks@faa.gov;	
Joseph Kools Senior FAA International Representative - Caribbean, Guyana & Suriname, Office of International Affairs	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. + 1 202-679-8246 E-mail Joseph.kools@faa.gov;	
Michelle Westover Senior Foreign Affairs Specialist, Western Hemisphere Office of International Affairs	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. + 1 202 267-0952 E-mail michelle.westover@faa.gov;	
Trent Bigler Senior Foreign Affairs Representative, Western Hemisphere, Flight Standards Service, Regulatory Affairs and Technical Agreements Branch	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. + 1 202-557-6376 E-mail Trent.bigler@faa.gov;	
Yanisha Brown International Relations Specialist, Plans, Policy and Engagement	Transportation Security Administration (TSA)	Tel. + 1 202 329 8059 E-mail Yanisha.Brown@tsa.dhs.gov	
Bradley Mims Deputy Administrator	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. +1 202-267-8111 E-mail Bradley.Mims@faa.gov	
Michele Merkle Vice President, Mission Support Services, Air Traffic Organization	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. + 1 202-306-9511 E-mail Michele.Merkle@faa.gov;	
FRANCIA			
Damien Cazé Director general of French civil aviation	Direction Générale de l'Aviation Civile	Tel. 00 33 158093691 E-mail damien.caze@aviation-civile.gouv.fr;	
Thierry Buttin Directeur de la sécurité de l'aviation civile Antilles Guyane	Direction de la sécurité de l'Aviation Civile Antilles- Guyane	Tel. +596596300508 E-mail Thierry.buttin@aviation-civile.gouv.fr	
Sylvain Four International Cooperation Department Director	Direction Générale de l'Aviation Civile	Tel. +33626176430 E-mail sylvain.four@aviation-civile.gouv.fr;	
Patrick Pezzetta Adjoint directeur	Direction de la sécurité de l'Aviation Civile Antilles- Guyane	Tel. + 596 596 30 05 11 E-mail Patrick.pezzetta@aviation-civile.gouv.fr;	
Bertrand de Lacombe Sous-directeur de l'Europe et de l'International	Direction Générale de l'Aviation Civile	Tel. +33.6.11.79.10.66 E-mail bertrand.delacombe@aviation- civile.gouv.fr	

NACC/DCA/10
List of Participants

iii - 6

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e	
Ravo Randria International Cooperation executive in charge of Americas	Direction Générale de l'Aviation Civile	Tel. +331 58 09 48 32 E-mail ravo.randria@aviation-civile.gouv.fr;	
Philippe Versi Head of French West Indies ANSP	SNA/AG	Tel. + 596 596 422 487 E-mail philippe.versi@aviation-civile.gouv.fr;	
Jean-Jacques Deschamps Deputy head of French West Indies ANSP	SNA/AG	Tel. +596 596 422 507 E-mail jean-jacques.deschamps@aviation-civile.gouv.fr;	
Jean-Luc Bonnaire Head of ATC	SNA/AG	Tel. +596 596 422 489 E-mail jean-luc.bonnaire@aviation-civile.gouv.fr;	
Nicolas Cazalis Vice President	Ecole National de l'Aviation Civile	Tel. +33 5 62 17 40 03 E-mail nicolas.cazalis@enac.fr	
Marie Carru General Delegate	PROAVIA	Tel. + 33685235101 E-mail marie.carru@proavia.com	
Baptiste Lorentz In charge of Bilateral Air Transport Agreements	Direction Générale de l'Aviation Civile	Tel. +33620268088 E-mail baptiste.lorentz@aviation-civile.gouv.fr	
Emanuela Gellini SAFETY and ICAO Compliance Manager	France Aviation Civile Services	Tel. +33617383239 E-mail emanuela.gellini@fracs.aero	
Gérard Kromwel Inspecteur Aéronautique	Direction Générale de l'Aviation Civile	Tel. +335 9630 2309 E-mail gerard.kromwel@osac.aero	
HAITÍ			
Laurent Dumas Director General	Office National De L'aviation Civile	Tel. + 50944940045 / (509) 37015322 E-mail josephlaurent.dumas@ofnac.gouv.ht ;ljdumas.hcaa@yahoo.com	
Nicolas Ntahiraja Director	DSACH	Tel. +509 3701 5322 E-mail direction.generale@ofnac.gouv.ht; nicolas.ntahiraja@ofnac.gouv.ht;	
HONDURAS			
Gerardo Gabriel Rivera Director Ejecutivo	Agencia Hondureña de Aviación Civil	Tel. + 50422331115 E-mail grivera@ahac.gob.hn;	
Antonio Isaac Corea Mendoza Jefe de División	División de Seguridad Aeroportuaria (DSA)	Tel. +1504 2234-2026 E-mail jdsa@dnii.gob.hn;	
ISLAS TURCAS Y CAICOS			
Peter Forbes Deputy Managing Director	Civil Aviation Authority	Tel. + 1 649 941 8085 E-mail pforbes.caa@tcway.tc	
JAMAICA			
Nari Williams-Singh Director General	Civil Aviation Authority	Tel. + 876 960 3948 E-mail nari.williams-singh@jcaa.gov.jm	

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
MÉXICO		
Pablo Carranza Director Ejecutivo de Aviación	Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)	Tel. + 5255 57239300 Ext. 18070 E-mail pablo.carranza@afac.gob.mx;
Marcos Antonio Hernández Chief of department of the SAR	AFAC	Tel. +(55) 75059984 E-mailE-MAIL marcos.hernandez.daaia@afac.gob.mx;
REINO UNIDO		
Maria Boyle CEO	Air Safety Support International Limited	Tel. + 44 3301 383369 E-mail maria.boyle@airsafety.aero
Mark Baker Safety Development Manager	Air Safety Support International Limited	Tel. + 44 3301 38371 E-mail mark.baker@airsafety.aero
REPÚBLICA DOMINICANA		
Héctor Porcella Director General Interino	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. +1 809 909-6886 E-mail hector.porcella@idac.gov.do;
José Ernesto Marte Presidente	Junta de Aviación Civil	Tel. +1 809-689-4167 E-mail
Carlos R. Febrillet Director General	Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC)	Tel. + 1 809-796-2594 E-mail carlosfebrillet@gmail.com;
Dionisio de la Rosa Subdirector General	Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC)	Tel. +1 809796-4430 / 809-710-8417 E-mail dirohe7@hotmail.com;
Gabriel Medina Asesor Técnico Dirección General	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. +1809 796-5893 E-mail gabriel.medina@idac.gov.do;
Bernarda Franco Directora Legal	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. +1829 745-4679 E-mail bfranco@idac.gov.do;
Julio César Mejía ANS Technical Coordinator	IDAC	Tel. +809 274-4322 E-mail jmejia@idac.gov.do;
Alberto Piña	IDAC	Tel. E-mail
SAN MARTÍN		
Louis Halley Director	Department Head/Director of Civil Aviation and Shipping and Maritime	Tel. + 1721-545-2024 Cel. + 1721-520-5339 E-mail louis.halley@sintmaatengov.org
SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS		
Andrea Best Director of Airports (Ag)	Ministry of National Security	Tel. (784) 458-4011 E-mail andreabest.airports@gmail.com;
TRINIDAD Y TABAGO		
Francis Regis Director General of Civil Aviation	Civil Aviation Authority	Tel. + 1868-668-8222 E-mail fregis@caa.gov.tt;

NACC/DCA/10
List of Participants

iii - 8

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e	
Kingsley Herreira Executive Manager Safety Regulation	Civil Aviation Authority	Tel. + 18686688222 EXT: 2122 E-mail kherreira@caa.gov.tt;	
ACI-LAC			
Rafael Echevarne Director General	Airports Council International) / Consejo Internacional de Aeropuertos	Tel. +50766430684 E-mail rechevarne@aci-lac.aero	
AIRBUS			
Guillaume Gressin Vice President International & Strategy Airbus Latin America & Caribbean	AIRBUS	Tel. + E-mail Guillaume.Gressin@airbus.com;	
Frédéric Eychenne Corporate External Affairs Senior Director Regulations and policies	AIRBUS	Tel. +336 1609 5428 E-mail Frederic.eychenne@airbus.com	
BOEING			
Marcella Ost Director, Spectrum Policy & Regulatory Affairs	The Boeing Company	Tel. + 1-613-790-2270 E-mail marcella.s.ost@boeing.com	
Henry Herbert Program Manager, Boeing Global Aviation Safety	The Boeing Company	Tel. + 14256226754 E-mail henry.w.herbert@boeing.com;	
BUREAU VERITAS			
Otto Sanchez Head of Aviation Authorities BV	Bureau Veritas	Tel. + 33619798094 E-mail samuel-otto.sanchez-serrano@bureauveritas.com;	
CARICOM			
Pauline D. Yearwood Deputy Programme Manager, Transportation	CARICOM	Tel. +(592) 222-0001 EXT 2670 E-mail Pauline.yearwood@caricom.org;	
EGIS			
Alexi Vidal Director Aviación-Amreicas- Egis	EGIS	Tel. +33624340926 E-mail alexandre.vidal@egis-group.com;	
INEO			
Emmanuel Barthoux Chief Executive Officer	INEO Energy & Systems	Tel. +06 1408 2475 E-mail hop.tonthat@equans.com;	
Ton That Hop General Manager	INEO Energy & Systems	Tel. +331 3926 1530 E-mail hop.tonthat@equans.com;	

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
COCESNA		
Juan Carlos Trabanino Presidente Ejecutivo	COCESNA	Tel. + 502 5704 1750 E-mail juan.trabanino@cocesna.org
Alejandro Mena Gerente ACSA	COCESNA	Tel. + E-mail alejandro.mena@cocesna.org
Roger Pérez Gerente Senior ACNA	COCESNA	Tel. + 504 2275 7090 ext. 45001 E-mail roger.perez@cocesna.org
EASA		
Luc Tytgat Director Strategy and Safety Management	EASA	Tel. +49221899905000 E-mail luc.tytgat@easa.europa.eu ;
Jose Luis Penedo Chief Political Affairs	EASA	Tel. + 32495293982 E-mail jose-luis.penedo-del-rio@easa.europa.eu
Carla Iorio Section Manager International Cooperation - America & Africa	EASA	Tel. + 49 15161605402 E-mail carla.iorio@easa.europa.eu ;
Alfonso Arroyo Representative of EASA for Latinamerica and Caribbean	EASA	Tel. + 49 221 899905166 E-mail alfonso.arroyo@easa.europa.eu ;
EMPIC		
Jörg K. Kottenbrink Chief Executive	EMPIC GmbH	Tel. + 49 9131 877 300 E-mail joerg.kottenbrink@empic.aero
Dennis Poetz Business Development	EMPIC GmbH	Tel. + 49 9131 877 300 E-mail dennis.poetz@empic.aero.de
César Jiménez	EMPIC GmbH	Tel. +332 493 4340 E-mail cesarjida@gmail.com
IATA		
Annaleen Lord Area Manager, Caribbean	IATA	Tel. + 786-413-1038 E-mail bobba@iata.org ;
Alejandro Restrepo Manager, Security & Facilitation	IATA	Tel. +13057130106 E-mail restrepoa@iata.org ;
THALES		
Pablo Fernández Business Development Manager, LATAM and Caribbean	THALES	Tel. + 0050766376176 E-mail pablo.fernandez@thalesgroup.com ;
Dan Smiley Sr. Capture Manager	THALES	Tel. + +1 571 699 4607 E-mail dan.smiley.e@thalesdigital.io ;

NACC/DCA/10
List of Participants

iii - 10

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e	
OACI			
Jorge Vargas Director de Cooperación Técnica	Sede de la OACI	Tel. + 14389946362 E-mail officetcb@icao.int	
Melvin Cintron Director Regional	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail icaonacc@icao.int	
Julio Siu Director Regional Adjunto	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail jsiu@icao.int	
Thomas Mistos Chief, Oversight Support Unit/Monitoring & Oversight/ANB	Sede de la OACI	Tel. +1 514-954-8219 ext: 8211 E-mail tmistos@icao.int	
Dawn Flanagan Implementation Support Officer	Sede de la OACI	Tel. + 514-954-8219 x 7997 E-mail dflanagan@icao.int	
José María Peral Especialista Regional en Seguridad de la aviación y Facilitación	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail jmperal@icao.int	
Nicole Mikel-Brumfield Oficial técnica	Sede de la OACI	Tel. + 514 954-8219 x6937 E-mail nmikelbrumfield@icao.int	

Cuestión 1

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

1.1 La Secretaría presentó la NE/01 Rev. 4 invitando a la Reunión a aprobar el orden del día y horario provisionales. La Reunión aprobó el orden del día y el horario.

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

Cuestión 2

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

2.1 Bajo la NE/02, la Reunión revisó la lista de Conclusiones y Decisiones vigentes de las reuniones presenciales NACC/DCA anteriores y de las reuniones virtuales sobre Recuperación de COVID-19 y reinicio de la aviación, y se tomó nota que:

- a) las cuatro conclusiones válidas de las reuniones virtuales se consideraron finalizadas habiendo los Estados tomado medidas según se acordó para la recuperación de COVID-19 de la aviación;
y
- b) todas las conclusiones previas de las reuniones presenciales se consideraron finalizadas. Esto fue el resultado de la discusión de la Reunión sobre las políticas de la OACI sobre tarifas y cargas, la adopción de tareas bajo el programa de trabajo sobre Sistema(s) de aeronave no tripulada (UAS) y ciberseguridad, implementación de varios proyectos tales como el Proyecto Llave en Mano de Investigación y prevención de accidentes (AIG), el de implementación del Programa estatal de seguridad operacional (SSP), la revisión del Proyecto Sistema de vigilancia de la seguridad operacional (SOS), y la adopción de la estrategia del Programa de identificación de viajeros (TRIP) y el seguimiento del Directorio de claves públicas (PKD) por los Estados.

Cuestión 3

del Orden del Día: **Estado de la recuperación de la aviación y las prioridades del 2022 y del nuevo trienio 2023-2025 para las Regiones NAM/CAR**

3.1 Bajo la NE/03, la Secretaría recordó las acciones tomadas por los Directores Generales (DG) de las Autoridades de Aviación Civil (AAC) NACC para encarar la pandemia COVID-19 desde 2020 a través de teleconferencias, así como los últimos acuerdos de los Estados sobre este asunto en la Conferencia de Alto Nivel COVID-19 (HLCC.) subrayando las siguientes:

- a) las 5 videoconferencias realizadas de 2020 a 2021 con los Directores Generales (DG) de las Autoridades de Aviación Civil (AAC) NAM/CAR para la asistencia y apoyo en la implementación de medidas COVID-19 y la recuperación de la aviación en la región, cuyo los detalles se incluyen en: <https://www.icao.int/NACC/Pages/NACC-C19Meetings.aspx>
- b) la implementación coordinada de las Recomendaciones CART y su documento *El Despegue*, así como el informe de seguimiento de los avances en la implementación en el Centro de Respuestas e Implementación de la Recuperación de COVID-19 (CRRIC)
- c) Ayudar a los Estados con la continuidad de los negocios de su sector de la aviación, así como con sus respuestas a los aspectos de aviación de la COVID-19.
- d) Brindar asesoramiento de emergencia a Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales.
- e) Proporcionar un foro regional para servir a los Estados NACC para discutir y compartir acciones y mejores prácticas.
- f) Orientación a los Estados y Territorios sobre cuestiones normativas, operativas y de implementación.
- g) Apoyo estatal personalizado en la implementación de las medidas CART y su notificación
- h) Orientación a los Estados sobre las desviaciones del cumplimiento normativo.
- i) Intercambio de decisiones estatales/territoriales individuales que pueden afectar las operaciones internacionales
- j) Asistencia para las estrategias de apoyo a la financiación
- k) Material de orientación para apoyar la prestación de ATS en un contexto de COVID-19

3.2 La Reunión recordó varios webinarios y reuniones conducidos por la Oficina Regional NACC a saber:

- Webinario del Centro de implementación para la respuesta y recuperación COVID-19 (CRRIC) de la OACI – Actualizaciones recientes, 20 de enero de 2021.
- Webinario CAR/SAM sobre “Reapertura de operaciones, combatiendo la COVID-19, ¿qué sigue...?” - Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA), 22 de abril de 2021
- Reunión virtual informal sobre “Implantación de Corredores sanitarios (PHC) en la Región CAR”- Presentación de la Declaración de Intención (DoI) para los Estados de Centroamérica, 14 de septiembre de 2021
- Reunión virtual sobre la recuperación de la aviación - Implementación de corredores de salud pública (PHC) en la Región CAR para los Estados del Caribe, Presentación de DoI, 23 de septiembre de 2021

- Webinario sobre la implementación de la Recomendación 10 del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) de la OACI– Medidas económicas y financieras, 3 de marzo de 2021
- Prestación y vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea (ANS) en un contexto de COVID-19, 23 de abril de 2021

3.3 La Reunión reconoció que todas estas reuniones se enfocaron en apoyar a los Estados en el proceso de recuperación de las operaciones de aviación después de la COVID-19, asegurando la implementación de las Recomendaciones CART, medidas de bioseguridad, medidas de PHC, entre otros, con el objetivo de impulsar la recuperación de las operaciones y evitar la propagación de la COVID-19. Igualmente, un conjunto de diferentes i-Packs para la recuperación de la aviación fueron financiados sin costo para los Estados por varios Estados donantes, la OACI y “Estados Campeones” del Programa de Asistencia Sistemática (SAP) donadores en la región como se detalla bajo el Apéndice B de la NE/03.

3.4 La Reunión recordó la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC) que tuvo el tema: *“Una visión compartida para la recuperación, la resiliencia y la sostenibilidad del transporte aéreo después de la pandemia mundial”*. Trató sobre varios temas relacionados con COVID-19-bajo un mismo marco, remplazando la Tercera Conferencia de Seguridad Operacional de Alto Nivel, la Conferencia de Alto Nivel de Facilitación HLFC 2021) y el Evento de Alto Nivel contemplado por el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) originalmente planificados para fortalecer los compromisos de los Estados de liderar la recuperación de la pandemia. La Conferencia se celebró del 12 al 22 de octubre de 2021 virtualmente.

3.5 Finalmente, del consenso común y los acuerdos de los/as Ministros/as y representantes de los Estados, la HLCC acordó una Declaración (**Apéndice A** a este informe) y una lista de recomendaciones Como seguimiento al apoyo a las recomendaciones HLCC y las acciones para la recuperación de la aviación, se celebró un Webinario Mundial sobre los Resultados de Conferencia de Alto Nivel sobre COVID-19 (HLCC 2021) el 15 de diciembre de 2021. Durante la sesión A41 se conducirá una cuestión del orden del día específica para discusión por parte de los Estados e intercambio sobre el estado de las acciones de recuperación de COVID-19 bajo la Cuestión 12: Resultados de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19. Se planteará una propuesta sobre el establecimiento de un orden de prioridad entre las medidas de la OACI, teniendo en cuenta la urgencia y los recursos disponibles para el próximo trienio.

3.7 República Dominicana presentó la NE/12 y resaltó la importancia de los vuelos de carga en la recuperación de la aviación civil como consecuencia de la pandemia COVID-19, y la iniciativa de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) en la suscripción de un Memorándum de Entendimiento entre sus Estados miembros donde se prevé el intercambio de derecho de 7ª Libertad del Aire en Vuelos de Carga. Al respecto la Reunión consideró formular la siguiente conclusión en apoyo a esta experiencia para los demás Estados:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/10/1	ADOPCIÓN DE ACUERDOS PARA EL EJERCICIO DE LA SÉPTIMA LIBERTAD DEL AIRE EN CARGA
<p>Qué:</p> <p>Que, como parte de la promoción del desarrollo de la aviación civil de los Estados, mediante la liberación de la Política de Transporte Aéreo:</p> <p>a) los Estados CARICOM y el resto de los Estados CAR tomen nota de los beneficios observados por Estados como República Dominicana debido a la aplicación de la séptima libertad del aire exclusivamente para los vuelos de carga;</p> <p>b) los Estados CARICOM y el resto de los Estados CAR revisen las opciones y beneficios de integrarse a un ejercicio recíproco de otorgar la séptima libertad del aire en los servicios de carga;</p> <p>c) los Estados CARICOM y el resto de los Estados CAR implementen el acuerdo necesario para ejercitar de manera recíproca la séptima libertad del aire exclusivamente para el servicio de carga a más tardar en la reunión NACC/DCA/12; y</p> <p>d) la Oficina Regional NACC de la OACI proporcione un foro de compromiso entre los Estados NACC y SAM en apoyo a ampliar esta iniciativa para el beneficio de la aviación de carga dentro de los Estados NACC y SAM.</p> <p>Nota: Se espera un incremento en esta implementación de un 20%.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>Promover el desarrollo de la aviación civil de los Estados, mediante la liberalización de las políticas de transporte aéreo</p>	
<p>Cuándo: NACC/DCA/12</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	

3.8 Bajo la NE/13, los Estados de Centroamérica presentaron los aportes y esfuerzos realizados por COCESNA/ICCAE, en la continuidad de los procesos de capacitación bajo el enfoque por competencias de los profesionales que intervienen en el desarrollo de la aviación civil, a fin de mitigar proactivamente riesgos de la seguridad operacional que pudieran surgir a causa de la interrupción prolongada de la capacitación presencial originada por la pandemia COVID-19.

3.9 Bajo esta experiencia, se recomendó a la Reunión que el proceso de clases a distancia y presenciales sea inclusivo y accesible en todas sus fases sin suspensión de larga duración. Por lo cual la Reunión coincidió con esta recomendación y formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/10/2	MEJORA DEL DESEMPEÑO DE LOS CENTROS DE INSTRUCCIÓN NAM/CAR
<p>Qué:</p> <p>Que con la finalidad de mejorar el desempeño de los Centros de instrucción en la Región CAR, con el aprendizaje de las afectaciones de la Pandemia de la COVID-19 y para la sostenibilidad de los servicios de instrucción:</p> <p>a) los Centros de Instrucción NAM/CAR y el Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG) diseñen las medidas de contingencia para anticipar suspensiones de largo plazo, enfocando los esfuerzos en garantizar la continuidad de la instrucción y la validez de las competencias de los/as profesionales involucrados/as en la aviación civil a más tardar en la reunión NACC/DCA/11;</p> <p>b) los Centros de Instrucción NAM/CAR y el Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG) documenten y compartan las experiencias de los diferentes Centros de Instrucción de Aviación Civil respecto a cómo superaron las limitaciones presentadas por la pandemia de la COVID-19 (entrega del documento);</p> <p>c) los Centros de Instrucción NAM/CAR y el Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG) promuevan la opción de instrucción virtual para aquellos cursos que lo permitan y mantener la modalidad presencial, dando prioridad a las recurrencias, cumpliendo con los protocolos de bioseguridad establecidos; y</p> <p>d) la Secretaría NAM/CAR/CATC/WG asegure la elaboración de resultados entregables y resultados esperados específicos.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>Para mejorar el desempeño de los Centros de Instrucción en la Región CAR, aprendiendo de las afectaciones de la COVID-19 y para la sostenibilidad de los servicios de instrucción</p>	
<p>Cuándo: NACC/DCA/11</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>Centros de Instrucción NAM/CAR y el NAM/CAR/CATC/WG</p>

3.10 Bajo la NE/18, los Estados de Centroamérica expusieron un resumen de la experiencia en la subregión centroamericana, a través de la Corporación Centroamérica de Servicios de Navegación Aérea, sobre las medidas adoptadas para la continuidad de los Servicios Aeronáuticos de COCESNA durante la pandemia manteniendo los niveles de seguridad operacional requeridos por los Estados Miembros. A ese respecto, la Reunión coincidió en la importancia del aprendizaje de estas buenas

prácticas y el desarrollo de guías para responder a sucesos futuros, en coordinación con los Estados y tomando en cuenta las experiencias a nivel global, de forma tal que se actúe de la manera más rápida posible y con el menor impacto a la aviación, acordando la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/10/3	MEJORAR LA PREPARACIÓN DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA
<p>Qué:</p> <p>Que, con la finalidad de mantener la continuidad de los Servicios de navegación aérea (ANS), al mismo tiempo que se garanticen los niveles de seguridad operacional requeridos, aprendiendo de las experiencias de la pandemia COVID-19 y para la preparación mejorada de los servicios ANS, el Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG) :</p> <p>a) tome en consideración las mejores prácticas e iniciativas llevadas a cabo por los Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) para la gestión eficiente de los ANS bajo su responsabilidad durante la pandemia por la COVID-19; y</p> <p>b) desarrolle orientación para responder eventos futuros, en coordinación con los Estados y tomando en cuenta experiencias mundiales, con la finalidad de actuar lo antes posible y con el menor impacto posible en la aviación a más tardar en la reunión NACC/DCA/11.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>Para mantener la continuidad de los servicios de navegación aérea al mismo tiempo que se garanticen los niveles de seguridad operacional requeridos, aprendiendo de las experiencias de la Pandemia por la COVID-19 y para la preparación mejorada de los Servicios ANS.</p>	
<p>Cuándo: NACC/DCA/11</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>NACC/WG</p>

3.11 Bajo la NE/21, COCESNA presentó los componentes de los Protocolos de Bioseguridad establecidos en la subregión Centroamericana para la reactivación gradual y armonizada del transporte aéreo, a raíz del cierre de las operaciones aeronáuticas mediante el establecimiento e implementación del “Plan de Reactivación gradual y armonizada del transporte Aéreo en la Región”. De manera similar, COCESNA elaboró un paquete modelo de procedimientos a fin de brindar apoyo a la subregión y que pueda ser utilizado por la industria y las Autoridades de Aviación Civil de los Estados para mejorar y/o desarrollar procedimientos propios, armonizados y medibles en cada uno de los sistemas relacionados con la Aviación Civil Internacional y nacional, que asegurarán la continuidad del negocio. Estos procedimientos, de igual manera, deberían ser incluidos dentro de los Planes de Emergencia de los aeropuertos.

3.12 En este sentido la Reunión apoyó la recomendación para el establecimiento de Niveles aceptables del rendimiento en material de bioseguridad (Bio-ALOSP) en los Estados, que permitan a los

reguladores monitorear la eficacia de los procedimientos de bioseguridad, la evaluación de los resultados, identificar las barreras más débiles y así establecer un sistema de vigilancia basado en la gestión del riesgo. La Reunión identificó el apoyo del AVSEC/FAL/RG para estos fines y formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/10/4	NIVELES ACEPTABLES DEL DESEMPEÑO DE BIOSEGURIDAD
<p>Qué:</p> <p>Que, para armonizar la efectividad de los protocolos de bioseguridad a lo largo de las Regiones NAM/CAR con base en los indicadores de rendimiento en materia de bioseguridad operacional, el Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG) defina los niveles aceptables de rendimiento en materia de bioseguridad operacional (Bio-ALOSP) para que los mismos sean logrados por los Estados y Territorios de las Regiones NAM/CAR a más tardar en la reunión NACC/DCA/11.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>Para armonizar la efectividad de los protocolos de bioseguridad a lo largo de las Regiones NAM/CAR basados en los indicadores de rendimiento en materia de bioseguridad operacional.</p>	
<p>Cuándo: NACC/DCA/11</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>AVSEC/FAL/RG</p>

3.13 Bajo la NI/03, IATA reconoció el trabajo realizado por la OACI y CAPSCA para responder a los desafíos de la pandemia de COVID-19. IATA reafirmó el compromiso continuo de las aerolíneas miembros de implementar protocolos de bioseguridad acordados a nivel mundial para garantizar que los viajes aéreos no sean un vector significativo para una mayor propagación internacional de COVID-19 u otras enfermedades transmisibles. Con el fin de mejorar la coordinación a nivel nacional, IATA considera que será importante hacer un uso mucho mejor y aprovechar de manera más eficaz el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFP) de los Estados y fortalecer el papel de los Comités Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFC). La coordinación intersectorial efectiva y la cooperación público-privada confiable son esenciales para una respuesta global efectiva a las pandemias y emergencias de salud pública

3.14 Bajo la NI/16, Cuba compartió su experiencia enfrentando a la pandemia de COVID-19, elaborando su protocolo sanitario nacional; su AAC, el IACC emitió un protocolo sanitario sobre esa base y en consonancia con las recomendaciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) y la aplicación de acciones para la recuperación de la aviación.

3.15 Bajo la NE/11, la Secretaría presentó los retos y prioridades principales para el año 2022 y las nuevas Prioridades del Trienio 2023-2025 para las Regiones NAM y CAR. A este respecto, el Programa de Asistencia Sistemática (SAP) NACC ha demostrado ser una herramienta eficiente para proporcionar apoyo a la implementación, siendo responsable de asegurar el suministro de asistencia personalizada y completa a los Estados. Con el apoyo del Programa SAP para enfrentar los enormes retos presentados, la Secretaría ha establecido una serie de prioridades:

- a) Actividades para la recuperación de la aviación posterior al COVID-19
- b) Bahamas, Barbados, Haití y Estados OECS – Estados prioritarios para el mejoramiento en el USOAP/USAP
- c) Haití – Estado prioritario para el desarrollo del Sistema USOAP
- d) Indicadores y mejoras de la seguridad operacional que incluyen las áreas de alto riesgo de seguridad operacional a través de la implementación de Equipos de Seguridad Operacional en Pista, el mecanismo de intercambio de datos de seguridad operacional, etc.
- e) Efectividad del NACC SAP – Fortalecimiento de las AAC de los Estados y cumplimiento eficiente de las SARPS
- f) Estados identificados por el USAP para el mejoramiento de su cumplimiento – los esfuerzos de asistencia para aumentar el nivel de cumplimiento con el USAP tienen como prioridades a: Belice, Cuba y México (además de Haití y los Estados OECS arriba mencionados)
- g) Liderazgo activo de la Secretaría del GREPECAS con cumplimiento mejorado con el GANP: programa de trabajo de GREPECAS y actualización del Plan de Navegación Aérea (ANP) CAR/SAM
- h) Optimización del espacio aéreo: rol de liderazgo PBN y ATFM
- i) Rol de liderazgo ante la contingencia – implementación del Centro de Comando
- j) Investigación y prevención de accidentes n del Centro de Comando
- k) Estrategia AIG: Construyendo la capacidad nacional y la cooperación regional (GRIAA y CASSOS). El Proyecto Llave en Mano Investigación y prevención de accidentes (AIG) se lleva a cabo en apoyo a todos los Estados de Centroamérica y el Caribe
- l) Iniciativas regionales/Proyectos de asistencia NACC como los Proyectos SOS y de Armonización del marco regulatorio
- m) Apoyo a CARICOM/CASSOS

3.16 Se informó a la Reunión que una revisión de los procesos relacionados con el SAP está en proceso, con miras a mejorar su efectividad y, consecuentemente, acelerando el fortalecimiento de las Autoridades de Aviación Civil (AAC) y el nivel de cumplimiento con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

3.17 La ciberseguridad, la implementación de los Sistema(s) de aeronave no tripulada/Sistema de aeronave pilotada a distancia (UAS/RPAS) y otros requerimientos recientes serán también parte de las prioridades.

Cuestión 4

del Orden del Día: **Informe de desempeño y rendición de cuentas de la Oficina Regional NACC a los Estados 2020-2022**

4.1 Bajo la P/02, la OACI proporcionó el Informe de Rendición de Cuentas de la Oficina Regional NACC de la OACI bajo la cual se informó lo siguiente:

a) Panorama SAP NACC:



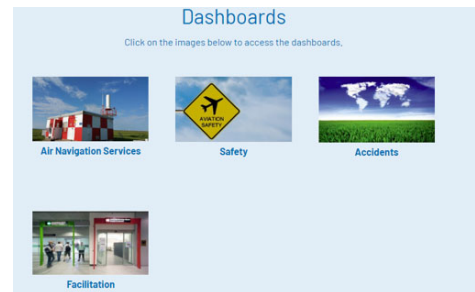
- b) Mejoras al NACC SAP: Simplificación y optimización de procedimientos SAP, muestreo de las PQ al 10%/20%/30% para determinar la sostenibilidad USOAP/USAP, Plan de Acción SAP directamente vinculado con los Planes de Acciones Correctivas (CAP) virtuales, Monitorización pública a través del Cuadro de Mando OACI NACC y de manera trimestral
- c) Después de la implementación del NACC SAP en USOAP-CMA, el número de Estados con una Implementación Efectiva (EI) \geq 80% casi dobló
- d) Retrasos en la implementación de la metodología SAP en USAP-CMA condujeron a retrasos en una más efectiva asistencia en las áreas AVSEC/FAL que dio como resultando EI% general mediocre que debe ser tratado en el corto plazo
- e) El apoyo del SAP a actividades de asistencia para mitigar la pandemia COVID-19 (medidas CART, iPacks, búsqueda de donadores para apoyar a los Estados, etc.)
- f) se inician 20 certificaciones de aeródromos al año y se completan aproximadamente 10 certificaciones de aeródromos al año
- g) Resolución de SSC y SSeC
- h) El Proyecto NACC AIG llave en mano comenzó en abril (Estados CAR)
- i) Proyectos reiniciados en 2022: Resolución SSC_Implementación del Grupo de Trabajo sobre el Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) y el Grupo NCMC MRO, comparación del marco regulatorio
- j) El Sistema de vigilancia de la Seguridad operacional (SOS) – reanudación de actividades para el tercer trimestre de 2022
- k) Reactivación del Grupo de Trabajo NCMC

- l) Desarrollo de un iPack sobre el modelo de regulaciones de aviación civil (MCAR): con apoyo de la FAA y la OACI
- m) Mejora en la propuesta de asistencia: Grupos de Expertos AVSEC para Estados ACSA y ECCAA
- n) Proyectos reiniciados en 2022: pasajeros con discapacidad, análisis de riesgos, análisis coste-beneficio de ABC
- o) Talleres AVSEC: Cultura de seguridad, innovación, ciberseguridad
- p) Las deficiencias de Navegación Aérea se han reducido significativamente desde las 364 deficiencias registradas en 2019 a las 101 deficiencias pendientes en junio 2022.
- q) Alta prioridad a la preparación ante crisis / gestión de contingencias
- r) Proyecto CANSNET para mejorar la red de comunicaciones
- s) Trabajo combinado con CADENA (Red de Intercambio de Datos CANSO ATFM para las Américas)
- t) Resultados de la optimización del espacio aéreo de las Regiones NAM/CAR
- u) Los Estados NAM/CAR continúan adhiriéndose progresivamente al Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)
- v) Coste total de los iPack asignados \geq \$540.000
- w) Apoyo a Estados específicos: Fortalecimiento de ECCAA y del sistema de supervisión para Estados del Caribe Oriental (\geq \$350.000) y Asistencia técnica a Haití con Canadá

4.2 La Reunión felicitó el trabajo y los logros realizados por la Oficina Regional NACC de la OACI y las mejoras al SAP; los Estados reiteraron su compromiso y apoyo a la continuación de esas actividades en apoyo a los Estados y Territorios.

4.3 Bajo la P/04 y a través de una demostración en vivo, junto con el SAP, la Secretaría presentó los *Cuadros de mando*, enfatizando que:

- a) tienen como objetivo informar, monitorear y dar seguimiento a la implementación de diferentes asuntos de aviación como: seguridad operacional, seguridad de la aviación, Facilitación (FAL), Transporte Aéreo (AT), Navegación Aérea (AN) y protección del medio ambiente.;
- b) tienen la intención de servir a los Estados (DG de las AAC y Equipo técnico) y a los Grupos Regionales de Implementación para apoyar su seguimiento al avance de implementación y servir para los informes anuales regionales de seguridad operacional y AN y otros;
- c) permitirán la implementación de un sistema de medición que permitirá al Estado visualizar el estado actual de implementación, las expectativas y/o las metas de implementación;
- d) proporcionarán información relevado de las áreas de la aviación, brindando datos e información importante para la planeación, toma de decisiones y el desarrollo de actividades futuras basadas en información coherente, fácil de utilizar de acuerdo con un lenguaje común; y
- e) representa un mecanismo de medición que comprende la recopilación, procesamiento, almacenamiento, así como la presentación de indicadores/gráficos, disponible de manera oportuna a los Estados y es esencial para el éxito de un sistema orientado en resultados y en la performance.



4.4 Los Cuadros de mando NACC se están implementando bajo la Plataforma de iSTARS 4.0 donde cada Estado tendrá acceso al portal seguro NACC Dashboards para su uso y reporte. Se planean las siguientes características de los Cuadros de mando NACC:

- a) proporcionar un informe de datos representativo con recopilación continua de datos y medición;
- b) mostrar el estado de implementación a través de gráficos dinámicos e interactivos disponibles en el cuadro de mando; y
- c) generar informes ad-hoc que ilustrarán los datos recopilados en los cuadros de mando.

4.5 La Reunión estuvo complacida con el avance y el despliegue de los Cuadros de Mando NACC y reconoció la importancia crítica del suministro de datos por parte de los Estados. Por lo tanto, adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/10/5	DESPLIEGUE DE LOS CUADROS DE MANDO NACC
<p>Qué:</p> <p>Que, considerando el valor y los beneficios de la implementación de los cuadros de mando NACC para notificar, monitorear y dar seguimiento a la implementación de los diferentes asuntos de aviación, los Estados y Territorios:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) proporcionen un Punto de Contacto (PoC) para tener acceso a los cuadros de mando NACC a más tardar el 30 de octubre de 2022; b) apoyen el suministro de los datos necesarios para alimentar los cuadros de mando; y c) proporcionen comentarios e ideas para mejorar los cuadros de mando NACC. 	<p>Impacto esperado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional
<p>Por qué:</p> <p>Los cuadros de mando NACC apoyarán a los Estados y otras entidades para informar, monitorear y dar seguimiento en la implementación de los diferentes asuntos de aviación</p>	
<p>Cuándo: 30 de octubre de 2022</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	

Cuestión 5

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

5.1. Sesión Informativa Ejecutiva sobre el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)

5.1.1 Bajo la P/03 Rev., se informó a la reunión sobre actualizaciones al Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional con un Enfoque de observación continua (USOAP CMA), enfatizando los siguientes temas:

- a) Objetivo y evolución del Programa USOAP CMA
- b) Responsabilidades del Estado bajo el CMA del USOAP
- c) Funciones del Coordinador nacional de observación continua (NCCM)
- d) Participación eficaz del Estado en el CMA del USOAP
- e) Introducción a los gráficos del CMA del USOAP del Estado
- f) Mensaje para el 41° período de sesiones de la Asamblea

5.1.2 Se recordó a la Reunión que todos los Estados Contratantes deben:

- firmar un Memorando de acuerdo (MOU) bilateral con la OACI
- entregar y actualizar la información periódicamente en el Marco en línea (OLF) USOAP CMA debe ser revisada y/o actualizada al menos una vez cada 12 meses

5.1.3 La OACI hizo hincapié de su apoyo a las Organizaciones regionales y subregionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) para superar las deficiencias de las Auditorías mediante la puesta en común de recursos, en particular el uso de personal debidamente cualificado y experimentado. Se mencionó la importancia del papel de los/as NCCM, explicando sus cualificaciones requeridas, instrucción y experiencia, instando a la Reunión a asegurar el apoyo de los/as NCCM de sus Estados:

- nombrando a un/a NCCM adecuado/a y un equipo NCCM según se requiera;
- garantizando que los/as NCCM y sus equipos, según corresponda, puedan coordinarse con sus equipos locales de expertos en las respectivas áreas de auditoría a fin de posibilitar la actualización oportuna del OLF; y
- apoyando la participación de los/as NCCM en el grupo NCCM de NACC

5.1.4 Se proporcionó a la Reunión una demostración en vivo del Cuadro de Mando USOAP OLF de los Estados.

5.1.5 Con respecto a la A41, se informó a la Reunión que se presentaría la evolución de la CMA del USOAP. Se presentarán 2 notas de estudio sobre el trienio precedente y la ratificación del flujo de trabajo. Se alentó a los Estados a que apoyen un respaldo por parte de la Asamblea al flujo de trabajo relativo a nuestros esfuerzos de transformación.

5.1.6 Bajo la NI/08, Cuba compartió el impacto del Programa Sistemático de Asistencia (SAP) NACC de la OACI y su experiencia en las actividades realizadas enmarcadas en el 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 del Estado.

5.2 Implementación de asuntos de seguridad operacional

5.2.1 Bajo la P/11, la Secretaría explicó el concepto Normalización del Apoyo a la Implementación de la OACI para el Enfoque “Una-OACI” al Desarrollo y Entrega de las actividades de Cooperación Técnica (TC) en las 4 áreas de servicio para apoyar a los Estados NACC en su cumplimiento con las SARPS: Gestión de proyectos, Instrucción sobre Aviación, Suministro de expertos/as y procuración.



5.2.2 Se informó a la Reunión sobre los más de paquetes de instrucción para apoyar el cumplimiento con las SARPS y la recuperación del COVID-19 (www.icao.int/training) en diferentes esferas de capacitación; la evolución de las actividades de TC y la diversificación de los Portafolios de productos y servicios bajo la Dirección de TC en la OACI. Se brindó un panorama del financiamiento y despliegue de los iPack en 2021 y 2022 en los Estados NACC.

Funding Received for iPack Deployments

Sources of iPack Funding 2020-2021

Donors	Amount (USD)
Canada	39,750
Haiti	59,650
ICAO Reprogrammed	1,059,103
MCAAP	135,230
Qatar	96,000
Republic of Korea	193,800
USA	558,384
Grand Total	2,141,917

5.2.3 Los Estados NACC apreciaron el apoyo proporcionado por Estados Unidos, Canadá y otros Estados donadores a través de los iPack.

5.2.4 Finalmente, la Secretaría explicó el Programa de Apoyo a la Implementación (ISP) como normalizado, multi-fase, a término más largo y temático dirigido a proporcionar un conjunto exhaustivo de actividades para facilitar la implementación de las disposiciones relevantes de la OACI.

5.2.5 Bajo la P/12, la Secretaría explicó el enfoque Una-OACI para Apoyo a la Implementación, que alinea todas las actividades técnicas de apoyo a la implementación (ANB, TCB, Oficinas Regionales) desde el origen de una nueva norma hasta su completa implantación. Estas actividades se desarrollarán e implementarán para apoyar las necesidades del Estado para asegurar el cumplimiento con las SARPS de la OACI.

Delivering as One ICAO



5.2.6 Los Fondos Voluntarios serán esenciales para apoyar las actividades de Apoyo a la Implementación y el mecanismo IPAV para proporcionar Expertos/as en la Materia (SME) para esas actividades. Este Apoyo a la Implementación proporcionará los siguientes beneficios a los Estados:

- Aumento de la implementación del Estado
- Apoyo de prioridad y mejorado
- Alineación de la Dirección
- Uso de recursos eficiente

5.2.7 Bajo la P/09, EASA informó a la Reunión sobre su cooperación en la Región Latinoamérica y Caribe (LAC) como Organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), asegurando el más alto nivel común de seguridad operacional de la aviación y protección medioambiental, una conectividad segura y sostenible entre Europa y LAC; y proporcionando asistencia durante la COVID-19. Se presentó el enfoque actual de EASA post-COVID (ver imagen).

EASA's current focus post-COVID



5.2.8 Se presentó el apoyo proporcionado por EASA en las Regiones NAM/CAR, así como la nueva fase del Proyecto de Asociación en Aviación (APP) Unión Europea-EASA - LAC. El Proyecto empezó el 1 de junio de 2022 con una duración de 36 meses (31 de mayo de 2025), con fondos de la Unión Europea de 4 millones de Euros y cuyos socios son: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México, Panamá, República Dominicana y las 3 RSOO: ACSA, CASSOS y SRVSOP. EASA también informó su colaboración con la Oficina Regional NACC de la OACI en el Proyecto de comparación normativa.

5.2.9 Bajo la NE/04, se informó a la Reunión que el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica, en la Trigésima Séptima Reunión de su Comité Directivo Ejecutivo (RASG-PA ESC/37) aprobó el financiamiento de los siguientes proyectos para beneficio de la Región CAR:

- a) Proyecto de Implementación CAR/SAM “De Visual a Navegación basada en la performance (PBN)”: La Oficina Regional NACC de la OACI, en coordinación con México, el Equipo RASG-PA involucrado en el primer Proyecto Piloto de Visual a PBN, conducirá/desplegará una implementación mejorada del proyecto “visual a PBN” en México. La implementación mejorada seguirá las lecciones aprendidas y las mejores prácticas observadas en las experiencias del proyecto de la Región SAM, y para emular los ensayos y pruebas en los aeropuertos de la Región CAR.
- b) Proyecto de implementación de Programa estatal de seguridad operacional (SPP): impulsar la implementación del SSP con una fase inicial que comenzará en el segundo semestre de 2022 y se espera que finalice en mayo de 2023. Los principales resultados entregables del Proyecto serán:
 - I. Desarrollar un documento de Política SSP para al menos el 10% de los Estados CAR;
 - II. Implementar grupos de trabajo SSP para países de habla hispana e inglesa;
 - III. Incrementar la implementación del SSP – Análisis de brecha de los Estados CAR;
 - IV. Llevar a cabo talleres y asistencia virtual y presencial.
- c) Proyecto CAR/SAM de Implementación de Equipos de seguridad operacional de pista (RST): RASG-PA aprobó la propuesta de proyecto para apoyar la implementación de equipos locales de seguridad operacional en pista efectivos en las Regiones CAR/SAM, con el apoyo de miembros de RASG-PA y Socios de seguridad operacional en la pista (RSP). El proyecto tiene la intención de mejorar el establecimiento de RST y revisar la eficacia de los RST existentes. La ejecución del Proyecto está planeada para 2022-2023 como una fase inicial.

- d) Proyecto CAR/SAM de IATA y OACI en apoyo al Plan de implementación detallado (DIP) del Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT): El CFIT se considera como la tercera causa de accidentes mortales. Los datos de accidentes muestran que los accidentes CFIT son más bajos que hace unas décadas, y el número de aeronaves que han aterrizado de manera segura luego del Sistema mejorado de advertencia de la proximidad del terreno (EGPWS) crece cada año. Sin embargo, los accidentes CFIT continúan ocurriendo. Se ha demostrado que el mandato de EGPWS y la respuesta inmediata a las advertencias de EGPWS son una gran barrera para prevenir accidentes CFIT cuando se usa según lo previsto. Los explotadores necesitan garantizar que sigan actualizando sus sistemas. Se ha redactado un plan de implementación detallado que contiene acciones específicas recomendadas para diferentes partes interesadas. La IATA y la OACI desarrollarán un plan de acción regional con objetivos, metas, cronograma y plazos específicos para reducir el promedio anual de CFIT en LATAM/CAR.

5.2.10 Se revisaron otros Proyectos de RASG-PA: a) Proyecto AIG Llave en Mano; b) Proyecto CAR/SAM sobre la Competencia Lingüística; y c) Acciones de Mitigación de la Seguridad Operacional en el Área de Control Terminal (TCA) del Valle de México. RASG-PA reconoció la necesidad de apoyar a la Región y a los Estados en estas iniciativas y acordó la participación de su Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica (PA-RAST) para asistir en su revisión como se indica en las respectivas conclusiones.

5.2.11 Bajo la NE/05 la Secretaría presentó el avance y las acciones tomadas sobre proyectos e iniciativas de implementación de seguridad operacional NACC:

- a) Proyecto de implementación del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP): 3 fases, incluyendo los Puntos focales (PoC) de los Grupos de Trabajo (WG) del SSP y el Proyecto de implementación del Plan Nacional para la seguridad operacional de la aviación (NASP) (detalles en el Apéndice A de la NE/05). Esto lo apoya los fondos del Proyecto RASG-PA y el Proyecto FAA CAP, y por el Plan Nacional de Seguridad Operacional de la Aviación (NASP) (Proyecto RLA/09/801 – Programa de Asistencia Multi-Regional para la Aviación Civil-MCAAP).
- b) *Grupos de trabajo de los Coordinadores nacionales de supervisión continua*: El establecimiento de WP separados para los Estados de habla hispana e inglesa, bajo la coordinación de la Oficina Regional NACC. Los respectivos relatores se encuentran en proceso de elección de acuerdo con los nuevos ToR. La Oficina Regional NACC brindará apoyo en la implementación de la autoevaluación a ECCAA, Haití, México y República Dominicana.
- c) Proyecto de Comparación del Marco Regulatorio: cubrirá una gama de regulaciones tales como Organizaciones de Mantenimiento, (punta de lanza), aprobación de explotadores extranjeros, explotadores aéreos comerciales, etc. El proyecto cuenta con el apoyo de los SME de la FAA, EASA, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y los “Estados Campeones SAP”. El objetivo del Proyecto es proporcionar a los Estados de la Región CAR un marco para ayudarlos a reconocer e identificar dónde las regulaciones de los Estados son iguales, diferentes pero equivalentes o son fundamentalmente diferentes. Esto permitirá a los Estados celebrar acuerdos bilaterales o multilaterales sobre el reconocimiento o la aceptación de las normas de los demás como si estuvieran totalmente armonizados.
- d) El Proyecto de Implementación de Mejora del Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SOS) (Apéndice B a la NE/05): Los Grupos de Expertos encabezados por los Especialistas Regionales de implementación de seguridad operacional NACC de la OACI recibirán instrucción

en el área de vigilancia de la seguridad, como Inspector/a de seguridad del gobierno (GSI), metodología de auditoría de IASA, USOAP y EASA-SAFA. Esta instrucción se proporcionará en el último trimestre de 2022.

- e) Proyecto para desarrollar una guía para apoyar la Vigilancia de la Seguridad operacional de los servicios de navegación aérea: plantilla regional para apoyar el desarrollo de un manual de inspectores ANS y su programa de capacitación.

5.2.12 En este sentido, la Reunión acordó formular la siguiente Conclusión para apoyar el involucramiento activo y la participación de los Estados en estos proyectos e iniciativas de seguridad operacional:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/10/6	PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS Y TERRITORIOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LAS REGIONES NAM/CAR
<p>Qué:</p> <p>Que, con la finalidad de aumentar la participación de los Estados y Territorios y maximizar los beneficios para los Estados y Territorios del Proyecto e iniciativas de implementación de la seguridad operacional, los Estados y Territorios:</p> <p>a) apoyen la implementación de los proyectos e iniciativas sobre seguridad operacional aprobados por la Oficina Regional NACC y el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RASG-PA) (Apéndice C), evaluando los resultados sobre la mitigación de riesgos a más tardar en la NACC/DCA/11;</p> <p>b) participen en los eventos de RASG-PA; y</p> <p>c) apoyen a los Puntos de Contacto (PoC) del Estado y a los/as Coordinadores/as nacionales de supervisión continua (NCCM) para continuar participando y colaborando con los proyectos e iniciativas de seguridad operacional de la Oficina Regional NACC.</p> <p>Por lo menos aumento del 70% en la participación en el proyecto por parte de los Estados.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>Aumentar la participación de los Estados y maximizar los beneficios del Proyecto e iniciativas de implementación de la seguridad operacional</p>	
<p>Cuándo: NACC/DCA/11</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados y Territorios <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	

5.2.13 Bajo la NE/17, los Estados Centroamericanos presentaron una descripción del rol que ha venido jugando GRIAA como mecanismo de coordinación en contribución a los Estados Miembros de COCESNA, hacia la mejora de la implementación efectiva de la investigación de accidentes. La Reunión tomó nota que COCESNA/GRIAA ha establecido acuerdos que permitirán contribuir a los Estados, ya sea

ante la activación del GRIAA o para brindar asistencia con otros organismos internacionales como TSB de Canadá, JIAAC de Argentina, hoy JST, ARCM de América del Sur y recientemente con el Centro para la Prevención de los Desastres en América Central y República Dominicana (CEPRENAC) organismo del Sistema de la Integración Centroamericana (SICA).

5.2.14 La Reunión reconoció que para los Estados Miembros de COCESNA, el contar con GRIAA como un Mecanismo de Coordinación representa muchas ventajas ya que los Estados Miembros se apoyan en COCESNA/GRIAA para fortalecer sus sistemas de investigación de accidentes y para llevar a cabo sus procesos de investigación, a saber:

- Fortalecimiento de los elementos críticos del área de investigación de accidentes (CE-AIG)
- Asistencia constante para el monitoreo de sus elementos críticos de investigación de accidentes
- Proyectos de Mejora que contribuyan a resolver deficiencias en el AIG de los Estados
- Conexión con el SSP de los Estados Miembros
- Apoyo para entrenamiento y equipamiento

5.2.15 Finalmente se informó a la Reunión que la Oficina Regional NACC de la OACI, a través del Proyecto Llave en Mano AIG buscará tener la guía necesaria en investigación de accidentes, para incluir los Mecanismos de Coordinación como un método de apoyo para los Estados en AIG, y la promoción de un mayor acercamiento del AIG con la implementación del SSP.

5.2.16 Bajo la NE/19, los Estados Centroamericanos presentaron el apoyo legal y procedimental de la puesta en práctica de mecanismos que permitan establecer e implementar el Grupo Colaborativo Regional de la Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (GCCA - GESO) a nivel Centroamericano para evitar la duplicación de esfuerzos y la armonización en materia de seguridad operacional.

5.2.17 El beneficio de la colaboración, el intercambio de lecciones aprendidas y mejores prácticas a través de la conformación del GCCA – GESO, evitarán a las Autoridades de Aviación Civil en Centroamérica la duplicación de esfuerzos, además de compartir de manera más efectiva información de seguridad operacional y mejorar la supervisión de las organizaciones multinacionales. La industria regional también se verá beneficiada de la armonización de requisitos SMS entre los reguladores, ya que muchas poseen múltiples certificados en diferentes Estados.

5.2.18 El GCCA - GESO utiliza principios básicos de gestión de seguridad operacional, y busca fortalecer la implementación de los SSP de la región replanteando un enfoque hacia la gestión regional buscando evitar la duplicidad de esfuerzos y más eficiencia en gestionar y reducir los riesgos operacionales en Centroamérica. Con la implementación de GCCA - GESO, los Estados Centroamericanos podrán establecer:

- Indicadores de seguridad operacional a nivel centroamericano.
- Identificar deficiencias de seguridad operacional en Centroamérica.
- Monitorear los peligros de seguridad operacional que afectan nuestros países y la región.

- Compartir información con la OACI, otros grupos regionales tales como RASG-PA y otras regiones
- Intercambiar experiencias adquiridas del GCCA – GESO.

5.2.19 Bajo la NE/28, Estados Unidos informaron sobre sus Regulaciones Modelo de Aviación Civil (MCAR) como unos de los marcos de referencia regulatorios más utilizados mundialmente. El MCAR proporciona a los reguladores un formato para utilizarlo en cumplimiento de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI para los Anexos 1, 2, 6 (todas las tres partes, 7, 8, 18 y 19. A pesar de que muchos Estados incorporan todas las porciones del MCAR como la base de sus sistemas nacionales regulatorios de aviación, cada uno de estos Estados deben individualmente identificar y notificar a la OACI y otros Estados contratantes las diferencias en sus sistemas nacionales regulatorios de aviación en el EFOD..

5.2.20 La Reunión tomó nota que la Ley modelo de seguridad operacional de la aviación civil (Ley) y los MCAR se publican para ayudar a los reguladores a cumplir con sus responsabilidades de supervisión. A solicitud de la OACI, Estados Unidos publicó los primeros MCAR en 1998. Los MCAR debían servir como base para el Programa de instrucción de inspectores gubernamentales de seguridad operacional (GSI) aprobado por la OACI. Como se menciona en el Doc 10052 de la OACI, Manual de operaciones de TRAINAIR PLUS (TPOM), el programa GSI es un subconjunto especial del programa TRAINAIR Plus de la OACI que busca brindar capacitación estandarizada y de alta calidad a los inspectores de estándares de vuelo de todas las AAC en todo el mundo. El objetivo de la Ley y de los MCAR es centrarse en el desempeño de las tareas de los inspectores sobre la base de leyes y reglamentos que cumplan plenamente con los SARPS de la OACI. Todo el desarrollo y los cambios de MCAR son aprobados por la OACI.

5.2.21 La Reunión reconoció que los MCAR eran utilizados por más de la mitad de sus Estados contratantes. Como resultado, la OACI desarrolló un programa de recopilación de datos destinado a documentar el cumplimiento de los SARPS. Si bien el resultado de ese esfuerzo, el EFOD, ha estado en uso durante años, actualmente no existe ningún mecanismo para ingresar los MCAR en el EFOD a fin de documentar fácilmente el cumplimiento de las normas.

5.2.22 La Ley y los MCAR están probados por su utilización en todo el mundo, para servir como base para un sistema eficaz de supervisión de la seguridad operacional a través de la legislación y las reglamentaciones de aviación. Los MCAR están disponibles en tres idiomas (inglés, francés y español) sin costo para los Estados ni para la OACI. Estados Unidos busca la oportunidad de mejorar aún más este recurso proporcionando acceso por demanda para actualizar detalles sobre el cumplimiento de las MCAR con las normas de la OACI utilizando el EFOD, que es una interfaz ya familiar para las AAC.

5.2.23 Estados Unidos propuso añadir los MCAR al Sistema de Notificación Electrónica de Diferencias (EFOD), permitiendo así un conjunto maestro de diferencias actuales a hacer disponibles con cada emisión de las MCAR para que los Estados lo aprovechen como parte de su obligación de presentar sus diferencias normativas ante la OACI. Tal arreglo por parte de la OACI podría hacer expedito el cumplimiento individual del Estado de presentar diferencias y asistir los esfuerzos de la OACI de fortalecer las RSOO. La Reunión apoyó la propuesta de Estados Unidos y acordó formular la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/10/7		MODELO DE REGULACIONES DE AVIACIÓN CIVIL (MCARS) EN EL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN ELECTRÓNICA DE DIFERENCIAS (EFOD)	
Qué: Que, a) los Estados endosen en principio la propuesta de incluir el Modelo de Regulaciones de Aviación Civil (MCARS) en el Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) de la OACI y consideren apoyar esta propuesta en el 41º período de sesiones de la Asamblea; y b) la Oficina Regional NACC de la OACI envíe esta propuesta a las entidades/oficinas correspondientes en la Sede de la OACI previo al 41º período de sesiones de la Asamblea.		Impacto esperado: <input checked="" type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
Por qué: La inclusión de los MCARS en el Sistema EFOD proporcionarán a los Estados con mayor visibilidad para revisar el cumplimiento de los MCARS con las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI, así como ofrecer otros beneficios a las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) documentando regulaciones comunes en el Sistema EFOD, lo cual permite en definitiva un uso más eficiente y efectivo de los recursos limitados y una mayor organización mundial.			
Cuándo: Lo antes posible y previo al 41º período de sesiones de la Asamblea		Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada	
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:			

5.2.24 Bajo la NI/09, Cuba compartió los avances y aspectos fundamentales del proceso de implementación del GASP por el Estado cubano en sus condiciones específicas, resaltando los avances en su plan nacional de seguridad operacional, la implementación de su SSP, y el cumplimiento del GASP. La Reunión tomó nota de que en coordinación con la Oficina regional NACC, contando con su asesoría, apoyo y supervisión, el Estado cubano ha implementado de manera progresiva la estrategia diseñada por la OACI en el GASP, obteniendo resultados positivos en la implementación efectiva de los elementos críticos y avanzando en el SSP quedando aun aspectos en los que hay que continuar fortaleciendo como parte de la mejora continua.

5.2.25 Bajo la NE/10, el NAM/CAR/CATC/WG presentó los esfuerzos realizados por los diferentes centros de entrenamiento de las Regiones NAM/CAR (miembros del NAM/CAR/CATC/WG), para superar dificultades originadas por la pandemia COVID-19, a fin de garantizar la continuidad de los procesos de capacitación dirigidos a profesionales que intervienen en el desarrollo de la aviación civil y mitigar proactivamente riesgos que afecten la seguridad operacional que pudieran surgir a causa de la interrupción de la capacitación presencial.

5.2.26 La Reunión tomó nota que la mayoría de los CIAC, durante el período de la pandemia, contó con tres aliados fundamentales, a saber: los preparadores de cursos, los instructores y la *virtualidad*, entendiendo esta última como todos los recursos humanos, tecnológicos y documentales necesarios para

brindar instrucción en la modalidad no presencial. La evolución en la oferta de cursos presenciales vino acompañada de una serie de mitigantes en relación con la pandemia, como son: el mantenimiento de la distancia social en aulas y simuladores, la posibilidad de escalonar los turnos de clase, la reducción de grado de interacción cara a cara entre participantes y personas ajenas al curso, la inclusión de clases a distancia, disposiciones de control administrativo, además del aislamiento geográfico del lugar de acogida. Cada curso inició con una charla de concientización a los participantes, generando una cultura de prevención y autocuidado durante su estadía en el centro.

5.2.27 La inclusión de Universidades en el NAM/CAR/CATC/WG ha permitido la formación de alianzas bilaterales con Centros de Instrucción de las autoridades de aviación civil, lo que potencialmente significa un avance en la oferta de instrucción aeronáutica. Esta inclusión ha sido posible gracias a la Declaración de Intención (DoI) para la colaboración regional en materia de instrucción entre los Centros de Instrucción de Aviación Civil de las Regiones NAM/CAR. Esto refuerza la importancia del compromiso y la participación de los centros de instrucción en las actividades regionales, particularmente en las reuniones del Grupo de Trabajo, para permitir el desarrollo de acciones sinérgicas en beneficio de las Regiones NAM/CAR.

5.2.28 La Reunión reconoció la función de las Autoridades de Aviación Civil fomentar el desarrollo de las capacidades de sus centros de instrucción y, en consecuencia, dotar a sus centros de formación de los recursos adecuados para el cumplimiento de sus funciones, proporcionándoles también las oportunidades para desarrollar estrategias que permitan la evolución sostenible de la aviación a nivel regional. Asimismo, se instó a los/las Directores/as a brindar apoyo a los centros de instrucción aeronáutica para ampliar la participación de sus representantes en próximas reuniones a realizarse, con el fin de generar conciencia colectiva y sentido de adaptabilidad a condiciones que así lo exijan.

5.2.29 Bajo la NE/23, en el marco del Grupo de Trabajo de Centros de Formación en Aviación Civil NAM/CAR (NAM/CAR/CATC/WG), la ENAC propone contribuir al programa de trabajo abordando con el GT los dos objetivos siguientes: a) determinar la diferencia entre la demanda de formación actual y futura y b) establecer un plan para satisfacer las necesidades de formación basado en un enfoque regional.

5.2.30 Además, la ENAC ofrece una amplia gama de programas de máster avanzado, en Francia o en el extranjero. Estos programas de postgrado están bien adaptados para responder a las necesidades de los profesionales que buscan ampliar o actualizar sus competencias. En particular, la ENAC ha desarrollado el máster avanzado en gestión de la seguridad aérea en colaboración con la OACI.

5.2.31 La Reunión tomó nota de las capacidades de ENAC y el portafolio de instrucción, así como que es un socio reconocido de la OACI, en particular un socio corporativo del programa Trainer Plus de la OACI, y es un proveedor de soluciones de formación en el marco del programa de asistencia técnica de la UE gestionado por la EASA.

5.2.32 La ENAC se ha incorporado a mediados del 2020 al Grupo de Trabajo de Centros de Formación de Aviación Civil NAM/CAR (NAM/CAR/CATC/WG) con la calidad de observador. La ENAC, como socio de la DGAC francesa para la formación aeronáutica, desea desarrollar actividades de cooperación en las regiones NAM/CAR. En este sentido, la Reunión agradeció a ENAC por esta propuesta y buscará que el NAM/CAR/CATC/WG trabaje con ENAC en eso.

5.2.33 Buscando mejorar el desempeño de los Centros de instrucción y la colaboración regional entre ellos, la Reunión acordó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/10/8		MEJORAMIENTO EN EL SUMINISTRO Y COLABORACIÓN REGIONAL EN LA INSTRUCCIÓN EN LA REGIÓN CAR
<p>Qué:</p> <p>Que, con la finalidad de mejorar el suministro de instrucción sostenible y la colaboración continua para el apoyo a la instrucción:</p> <p>a) los Estados apoyen las actividades de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (CIAC) en sus Estados, proporcionándoles los recursos adecuados;</p> <p>b) los Estados garanticen la participación de los representantes de los CATC en las Reuniones del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG), incluyendo la siguiente reunión programada del 6 al 8 de septiembre de 2022 en la Oficina Regional NACC;</p> <p>c) el NAM/CAR/CATC/WG, junto con <i>Ecole Nationale de l'Aviation Civile</i> (ENAC), explore la posibilidad de desarrollar una maestría especializada en Gestión de Seguridad Operacional de la Aviación para la Región CAR a más tardar para la NACC/DCA/11;</p> <p>d) el NAM/CAR/CATC/WG coordine a más tardar para la NACC/DCA/11 las iniciativas con la Oficina de Instrucción Mundial (GAT) de la OACI para:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. el desarrollo de las guías de orientación para guiar el diseño de cursos convencionales que puedan ser implementados en la modalidad virtual; ii. diseñar instrucción para desarrollar habilidades para desarrolladores de cursos para la creación de diseños de instrucción y producción de contenidos aplicables a los cursos que se imparten en modalidad virtual; y iii. preparar una guía que defina los requerimientos de documentación, normativos y técnicos para la implementación de soluciones de instrucción de la aviación en modalidad virtual. 		<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué: Para mejorar el suministro de instrucción sostenible y la colaboración regional continua sobre apoyo en la instrucción.</p>		
Cuándo:	NACC/DCA/11	Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
Quién:	<input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:	NAM/CAR/CATC/WG

5.2.34 La Reunión también discutió sobre las actualizaciones tecnológicas y el avance que está encarando el área de instrucción, en particular la disponibilidad de simuladores para facilitar la instrucción de pilotos y tripulación en la Región CAR. Sin embargo, las AAC de los Estados en la mayoría de los casos no ha regulado o enmendado sus regulaciones para tener la posibilidad de utilizar instrucción de simuladores como una opción válida para la capacitación de pilotos y otro personal de aviación. Algunos Estados avanzaron en la regulación o aplicación de instrucción con simuladores. En este sentido, la Reunión formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/10/9		APROBACIÓN DE GUÍAS ARMONIZADAS PARA DISPOSITIVOS DE INSTRUCCIÓN/ SIMULADORES
<p>Qué:</p> <p>Que, considerando los beneficios que ofrecen a los Estados y a la industria de la aviación los simuladores de vuelo y la reciente tecnología de instrucción para la aviación, en todo lo relativo a la instrucción de pilotos e inspectores de los Estados, al mismo tiempo que se mantiene y asegura la seguridad operacional necesaria en este tipo de instrucción, los Estados y la OACI:</p> <p>a) analicen las necesidades y los requerimientos comunes que ofrecen los simuladores de vuelo para hacer más eficiente la instrucción para pilotos y para la aviación a más tardar para la NACC/DCA/11;</p> <p>b) desarrollen un documento guía sobre un enfoque armonizado para enmendar las reglamentaciones y procedimientos nacionales para hacer uso de la simulación de vuelos como una herramienta/medio válido para esta instrucción a más tardar para la NACC/DCA/11; y</p> <p>c) hagan uso de las mejores prácticas y lecciones aprendidas de despliegues similares para su adopción en la Región CAR a más tardar para la NACC/DCA/11.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>	
<p>Por qué:</p> <p>Reducción de costos y recursos en la instrucción de pilotos y personal de las AAC con el uso de simuladores de vuelo y la tecnología de instrucción para la aviación.</p>		
<p>Cuándo: NACC/DCA/11</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>	
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>Estados Unidos, Estados de Centroamérica (COCESNA)</p>	

5.3 Implementación de asuntos de navegación aérea

Avance en la implementación de ANS

5.3.1 Bajo la NE/24, la Secretaría presentó la revisión de los proyectos del GREPECAS según se llevaron a cabo en la reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP). Esta revisión es una Tarea continua del CRPP, para ajustar los objetivos, la eficiencia y los beneficios esperados de los

Proyectos, mismos que fueron identificados como un área clave de mejora para el GREPECAS, bajo el Plan de mejoras, aceptado por los participantes a la 5ª. Reunión del CRPP/5, llevada a cabo en Ciudad de México, México, en julio de 2019.

5.3.2 Esta iniciativa del Cuadro de Mando GREPECAS (*Dashboard*) en apoyo de Programas y Proyectos como un medio de monitoreo, control y medición de la eficiencia de tales Programas y Proyectos y los informes del estado de la implementación de Servicios de Navegación Aérea (ANS), en la región, destacando las metas para este año:

METAS INICIALES AL AÑO 2022	
Meta 1)	Aumentar el porcentaje anual de implementación efectiva de los proyectos planteados en los Grupos de Trabajo.
Meta 2)	Vincular las necesidades de los Estados CAR/SAM, con los proyectos de implementación de las Regiones, aportando a las iniciativas regionales, a través de la capacitación de Recursos Humanos.
Meta 3)	Establecer metodología de trabajo efectiva, que garantice la continuidad del trabajo y el cumplimiento de las metas actuales y futuras.
Meta 4)	Establecer un programa de intercambio de buenas prácticas entre los Estados, basado en los objetivos del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y del Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) de la OACI, a través de los proyectos de implementación del GREPECAS y del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RASG-PA).

5.3.3 La Reunión tomó nota del análisis y las actualizaciones a los Proyectos realizados durante las Reuniones GREPECAS, subrayando:

- a) que desde las Reuniones virtuales GREPECAS/19 y las CRPP, que se llevaron a cabo, se mantuvo la revisión continua de los Programas y Proyectos, y de sus resultados. En el comité de revisión se brindó orientación para dicha revisión, análisis y adopción de Conclusiones/Decisiones para asegurar que los Proyectos que sigan válidos en soporte a la implementación en la Navegación Aérea de la región;
- b) la revisión de los Programas y Proyectos del GREPECAS se ha adaptado a las necesidades y prioridades emergentes impuestas tanto por la pandemia COVID-19 como por las actualizaciones de la última Edición del GANP (6ª. Ed.);
- c) Las reuniones virtuales del CRPP concluyeron que, a pesar del contexto de la pandemia, los Proyectos de la Región relacionadas a los programas del ATM, AGA, AIM, y CNS continuaron, y se reestructuraron y/o actualizaron; y
- d) Sobre los Proyectos de la Región CAR:
 - i. Los proyectos relacionados con ATM (A1, B1 y B2) siguen siendo válidos
 - ii. Los Proyectos relacionados con CNS, (C y D) siguen siendo válidos
 - iii. La creación de un nuevo Proyecto bajo el Programa de Aeródromo F para las Regiones CAR/SAM sobre Toma de decisiones en colaboración (CDM) de aeropuerto y mantenimiento del Aeródromo SM y certificación
 - iv. Los Proyectos relacionados con AIM (G1 y G2) fueron reemplazados por un nuevo Proyecto para la implementación del Plan Colaborativo de AIM

- v. Para MET, los Proyectos anteriores (H2, H3 y H4) se notificaron como completados y no se propuso ningún Proyecto nuevo por ahora, pero se estudian nuevas propuestas que se presentaran próximamente

5.3.4 El estado actual de los Proyectos del GREPECAS se muestra en el **Apéndice D** a este informe.

5.3.5 La Reunión tomó nota que, en consideración del desarrollo del Plan de Navegación Aérea (ANP) CAR/SAM Vol. III, y de la revisión de las Mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), se revisarían los Programas y Proyectos para asegurar su consistencia, coherencia y continuidad. Asimismo, el avance de las mejoras del GREPECAS se mencionó de la siguiente manera:

Tareas por Áreas	Número de tareas	Porcentaje	Observaciones
Diagnóstico	2	75%	De las 19 tareas en total, definidas en la Tabla del Apéndice, que representan el 100% , se tiene el siguiente comportamiento de avance: <ul style="list-style-type: none"> • 10 tareas están entre el 50% y el 100% de avance, que representan el 34.28 % de avance en las tareas • Otras 5 tareas tienen un avance entre el 10% y 35%, que representan el 54.28 % del total • Y solo 4 tareas no tuvieron inicio por lo que su avance fue del 0%, que representan el 11.42% de tareas sin avance
		50%	
Requerimientos del Sistema <i>Sustituido por el Cuadro de Mando</i>	7	10%	
		En Progreso fase inicial	
Software del Sistema <i>Sustituido por el Cuadro de Mando</i>	9	10%	
		En Progreso fase inicial	
Estructura del GREPECAS	3	100%	
	1	90%	
	2	0%	
Página Web del GREPECAS	3	90%	
		75%	
		65%	
Cambio de Imagen del GREPECAS	2	80%-65%	
	2	35%-20%	
	1	0%	
Actividades hacia la GREPECAS/19	1	80%	
	1	30%	
	1	0%	

5.3.6 La Reunión tomó nota que la Secretaría de la OACI ha priorizado las actividades y tareas relacionadas con los Programas y Proyectos para su mejora a través de un cuadro de mando (*dashboard*), de seguimiento y medición de la eficiencia, medio de indicadores del GANP, y de la información proporcionada por el Grupo de Análisis de Datos (DAWG), de reciente creación, respecto al estado de implementación de los Servicios de Navegación Aérea (ANS)

5.3.7 Bajo la NE/31 se informó a la Reunión sobre las actividades de navegación aérea desarrolladas en las diferentes áreas de navegación aérea en las Regiones NAM/CAR, junto con las acciones realizadas por los Grupos de Tarea integrantes del NACC/WG, así como el estado de ejecución del proyecto de la red de comunicaciones Red de Servicios de Navegación Aérea del Caribe (CANSNET) y los nuevos retos que en navegación aérea deben afrontar los Estados.

5.3.8 La Reunión recordó que la Oficina NACC de la OACI, a través de los Grupos de Tarea del NACC/WG de implementación regional, coordina las actividades de navegación aérea. Estos grupos son el brazo de implementación regional y contribuyen a la ejecución de los objetivos regionales a través del desarrollo de los proyectos del GREPECAS. Las actividades detalladas de estos grupos (ATFM, Optimización

del espacio aéreo, Búsqueda y Salvamento (SAR), AIDC, Vigilancia, ASBU, AIM, AGA y MET) están disponibles en el sitio web del NACC/WG : <https://www.icao.int/nacc/Pages/default.aspx>

5.3.9 La Reunión tomó nota que el Grupo de gerencia técnica de Mejoras al Enlace de Voz del ATS (MEVA/TMG) está trabajando en el proyecto CANSNET, el cual tiene el objetivo de modernizar la red regional de comunicaciones del actual MEVA. El proyecto está en la fase del desarrollo de los términos de referencia para proceder durante 2023 a la licitación del proyecto. A la fecha, 14 Estados y Organizaciones pertenecen a la red MEVA. En este sentido, la OACI proporcionó a los miembros de la Red MEVA presentes en la reunión un documento MSA colectivo para el proceso de licitación para su revisión.

5.3.10 La Oficina Regional NACC de la OACI, en colaboración con las Organizaciones y Estados NAM/CAR, ha establecido los planes de trabajo para afrontar las operaciones de las aeronaves pilotadas a distancia y la ciberseguridad, tanto para seguridad operacional de la aviación como para la navegación aérea.

5.3.11 Bajo la NE/16, Cuba informó sobre sus actividades para la implementación de: a) iniciativas de optimización del espacio aéreo; b) una gestión de flujo de tráfico aéreo (ATFM) armonizada regionalmente; c) la firma de los acuerdos de colaboración SAR; y d) los esfuerzos realizados para la implementación de interfaces de comunicaciones de datos para Instalaciones de servicios de tránsito aéreo (AIDC).

5.3.12 Cuba está enfrascada en la actualización del Plan Nacional de Navegación Aérea para alinearlo con la Sexta edición del GANP/ASBU y agradeció el apoyo de la Oficina Regional NACC de la OACI para asistir con las actividades de este plan.

5.3.13 La Reunión reconoció la importancia de la activa participación de los Estados en la implementación de cuestiones de navegación aérea, en especial con la recuperación continua de la aviación, y formuló la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/10/10		PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LAS REGIONES NAM/CAR
Qué: Que, a) los Estados apoyen la implementación de los Grupos de Implementación de Navegación Aérea (NACC/WG, MEVA, etc.) y los Proyectos e Iniciativas del GREPECAS (Apéndice D), evaluando los resultados de su implementación; b) los Estados participen en los eventos y reuniones del GREPECAS; c) los Estados apoyen a sus PoC para continuar la participación y colaboración con los Proyectos e Iniciativas de Implementación de Navegación Aérea; y d) el Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG) se asegure de coordinar las acciones ANS para lograr una mayor eficiencia en la implementación de las	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	

metas de seguridad operacional y apoyar el desarrollo del Plan Nacional de Navegación Aérea a más tardar en la reunión NACC/DCA/11.	
Por qué: Aumentar la participación de los Estados y maximizar los beneficios para el Estado en los Proyectos e Iniciativas para la implementación de la navegación aérea.	
Cuándo: NACC/DCA/11	Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados y Territorios <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:	NACC/WG

Contingencia NAM/CAR y Gestión de Crisis

5.3.14 Bajo la WP/29, la Secretaría proporcionó una actualización de la situación con respecto a la planificación y respuesta de contingencia para los ANS en la Región CAR y solicitó apoyo para abordar la planificación de contingencia, destacando las diferentes colaboraciones de los Estados y organismos internacionales, enfatizando que las principales contingencias 2019-2021 fueron: Huracanes y tormentas tropicales, manifestaciones sociales y disturbios civiles, huelgas de Control de Tránsito Aéreo (ATC), fallas en los sistemas de Comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), terremotos y erupciones volcánicas y la pandemia de COVID-19.

5.3.15 La falta de una adecuada planificación e implementación de procedimientos de contingencia es la principal limitante para los Estados/Territorios y Proveedores de Servicios en la Región CAR. Otro aspecto a tener en cuenta es la falta de prueba o ensayo de los planes ya elaborados. La Reunión reconoció el apoyo de la Oficina Regional NACC de la OACI para la preparación sobre la gestión de crisis y contingencia en la Región CAR, y dio la bienvenida a diversos esfuerzos realizados en la región.

5.3.16 La Reunión tomó nota de la Iniciativa Asistencia humanitaria y respuesta a desastres en la aviación (HADRA) de la OACI, cuyo objetivo es mejorar las capacidades de preparación y respuesta de los Estados, partes interesadas humanitarias y de la aviación en el caso de un desastre. Las actividades que el grupo desarrolla tienen la intención de incentivar la integración de la preparación de los aeropuertos en la planeación de preparación de desastres de los países y otros programas sectoriales relevantes.

5.3.17 La OACI también informó sobre el Grupo de Resiliencia y Recuperación de la Aviación del Caribe (CARRG) de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, cuya misión es mejorar, exhortar, y trabajar colaborativamente en planes para el desarrollo de resiliencia a desastres y sociedades entre los Estados del Caribe.

5.3.18 La Reunión también tomó nota de la 3ra Campaña de Seguridad Operacional de la Aviación de Miami, que se llevará a cabo en la Oficina de las Américas de IATA, Miami, Estados Unidos, del 7 al 8 de julio de 2022 auspiciada por el Programa Mundial de Alimentos (WFP), la IATA y la OACI. La campaña busca crear conciencia de seguridad operacional y la preparación para la respuesta a desastres hacia la asistencia humanitaria y la respuesta a desastres y mejorar Cooperación regional en tiempos de crisis y desafíos de fiscalización estatal en Centroamérica y el Caribe

5.3.19 Bajo la NE/20, COCESNA informó a la Reunión sobre su trabajo con los Estados de Centroamérica para establecer, documentar y socializar la respuesta ante contingencias y situaciones de emergencia, contando con un centro de control de respaldo ubicado en El Salvador para la prestación de los servicios de tránsito aéreo en caso de no estar disponible el ACC CENAMER ubicado en Honduras. En la actualidad, los Estados Centroamericanos junto con COCESNA cuentan con un plan en caso de experimentar “ATC cero”. Se han firmado acuerdos operacionales de contingencia entre los Estados de Centroamérica y con Cuba y República Dominicana referentes a la prestación de los servicios de la oficina NOTAM de COCESNA. Finalmente, una aplicación para el procesamiento centralizado de planes de vuelo a nivel subregional Centroamérica sirve como respaldo para la recepción y envío de planes de vuelo con el propósito de garantizar la fluidez de la información aeronáutica.

5.3.20 Bajo la P/01 Rev., el CARRG de Estados Unidos presentó su propuesta de programa de asistencia de aeropuerto a aeropuerto para a) asistir en restaurar la capacidad operacional de un aeropuerto para operaciones civiles tan pronto como sea posible; y b) establecer previamente protocolos, procesos y procedimientos para ayudar a aeropuertos afectados. La propuesta proporcionaría los siguientes beneficios:

- reanudación expedita de operaciones aeroportuarias “normales” para vuelos comerciales de alivio/evacuación
- los aeropuertos afectados obtienen recursos para responder al flujo de asistencia de emergencia y aumento de la afluencia de tránsito
- puede proporcionar tiempo al personal en un país afectado para atender a sus familias durante una emergencia
- coordinación más estrecha con los vecinos del Caribe
- compartir información y mejores prácticas a través de la región
- costos más bajos de gastos de viaje, préstamos/donaciones de equipamiento, plataforma de comunicación

5.3.21 En este sentido, la Reunión reconoció la importancia de la propuesta de CARRG sobre apoyo aeroportuario y acordó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/10/11	PROGRAMA DE ASISTENCIA MUTUA AEROPUERTO A AEROPUERTO
<p>Qué:</p> <p>Que,</p> <p>a) cada Estado del Caribe designe de 2 a 3 miembros del personal de operaciones de aeropuertos/emergencias para participar en el Grupo de Tarea sobre Recuperación y Resiliencia de la Aviación en el Caribe (CARRG) a más tardar el 30 de julio de 2022;</p> <p>b) el Grupo de Tarea CARRG convoque una reunión para identificar un plan para desarrollar una estrategia de asistencia mutua inter-aeroportuaria a más tardar el 30 de septiembre de 2022;</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>

<p>c) el Grupo de Tarea CARRG finalice la estrategia, conduzca una prueba piloto e implemente la estrategia a más tardar el 30 de octubre de 2023; y</p> <p>d) los Estados del Caribe se involucren con sus explotadores aeroportuarios para participar en el programa.</p> <p>Se espera una respuesta por parte de los Estados del 70% para esta conclusión</p>	
<p>Por qué: Para apoyar la respuesta oportuna después de una emergencia, resultando en salvar vidas y acelerar los esfuerzos de respuesta, recuperación y reconstitución.</p>	
<p>Cuándo: 30 de julio de 2022 y 30 de octubre de 2023</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>Estados del Caribe y CARRG</p>

Implementación de Sistemas de aeronave no tripuladas (UAS)/Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS)

5.3.22 Bajo la NE/15, los Estados Centroamericanos reportaron que desde mayo 2021 se ha conformado con los Estados Miembros de COCESNA el Grupo Regional de Aeronaves No Tripuladas (UAS), el cual cuenta con la participación de los seis Estados Miembros, logrando a septiembre 2021 llevar a cabo tres reuniones. Este Grupo tuvo el apoyo y el acompañamiento de EASA. El desarrollo de la normativa regional se hará de forma conjunta con los Estados Miembros, la OACI y EASA, y se llevará en paralelo con el desarrollo de los documentos de perfil del inspector UAS y programa de capacitación del inspector UAS.

5.3.23 Bajo la IP/11, se actualizó a la Reunión sobre las actividades y coordinación de la FAA de Estados Unidos sobre cuestiones de seguridad de la aviación relacionadas a la integración segura de UAS en el Sistema Nacional de Espacio Aéreo (NAS) de Estados Unidos, proporcionando un panorama sobre la seguridad UAS y actualizaciones sobre la normativa relacionada con UAS, coordinación sobre detección y mitigación, identificación remota e investigación ordenada por el Congreso. Finalmente, Estados Unidos informó que continuará colaborando estrechamente con los Estados miembros de la OACI, sus socios de Seguridad de la aviación, fuerzas de la ley, el medio académico y la industria privada para producir un enfoque exhaustivo a la seguridad UAS para apoyar la integración segura de UAS en el ecosistema de la aviación. Se proporcionó el sitio web de la FAA [website \(www.faa.gov/uas\)](http://www.faa.gov/uas) para mayores informes.

5.2.24 Asimismo, bajo la IP/15, Estados Unidos mencionó su memorándum de política “Aprobación de la FAA de proyectos UAS de Tripulaciones No Tripuladas de Clase Especial (UA) y sus elementos relacionados”, el cual detalla la política para este tipo de certificación de drones de bajo riesgo utilizando los medios de cumplimiento de durabilidad y fiabilidad, subrayando el enfoque de la FAA a limitar la frontera de certificación tipo a solo drones y aprobar los elementos relacionados terrestres (AE) a través de una aprobación operacional.

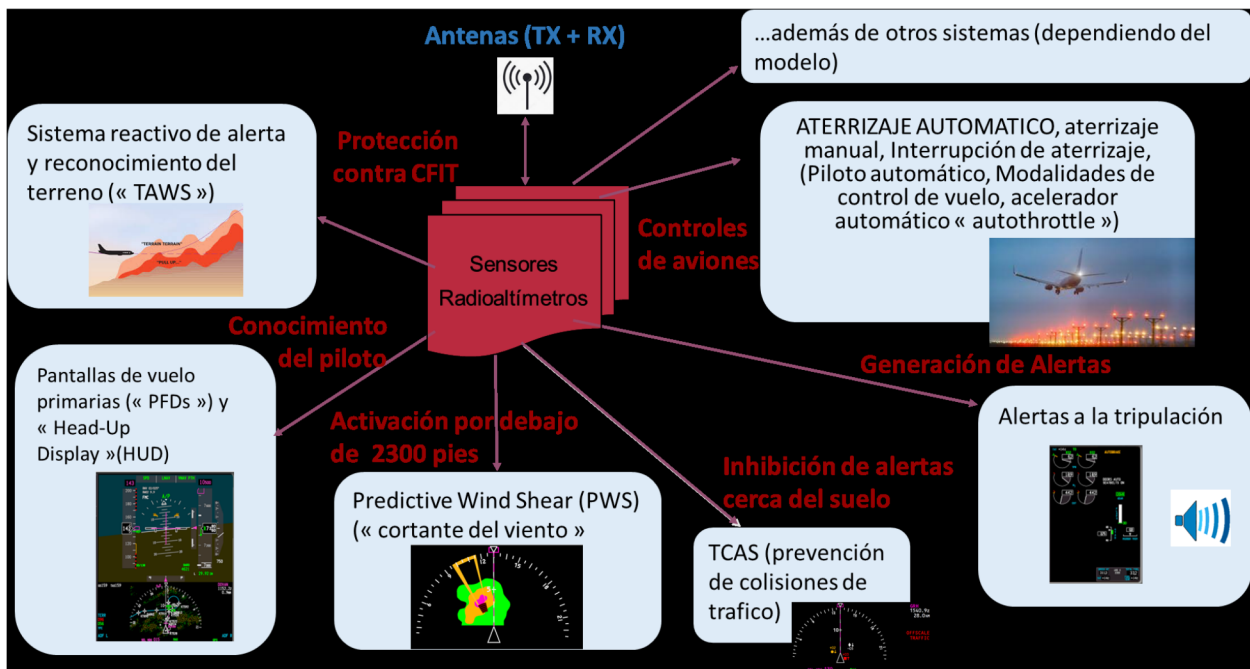
Implementación Formato mundial de notificación del estado de la superficie de la pista (GRF)

5.2.25 Bajo la NE/22, COCESNA apuntó que para la implantación del formato mundial de notificación del estado de la superficie de la pista (GRF) establecido en los Anexos 6, 10 y 14, se hace

necesario el establecimiento de una hoja de ruta regional que aborde los elementos de implantación de manera integral y eficaz. Así, generar el apoyo y la orientación de la OACI en el proceso de implantación se convierte en una necesidad para la región a fin de asegurar las mejores prácticas y recomendaciones de la OACI. La Oficina Regional NACC de la OACI continuará la guía y la asistencia para la implementación GRF a través del NACC/WG.

Interferencia de 5G con el radio altímetro

5.2.26 Bajo la P/07, Boeing compartió su visión sobre los riesgos impuestos por la interferencia de 5G con el radio altímetro. A la industria de la aviación y los reguladores de la aviación les preocupa que estas implementaciones de 5G causen interferencias en los radioaltímetros que operan en la banda de radiofrecuencia de 4,2 a 4,4 GHz, enfatizando los impactos potenciales a los sistemas de los aviones:



5.2.27 Boeing explicó su participación con los Esfuerzos sobre 5G de la industria y de los reguladores de la aviación para desarrollar modificaciones a los altímetros existentes para que sean más sólidos contra las interferencias y las acciones de los Estados para regular esta situación.

5.2.28 La Reunión recordó que la OACI emitió una Comunicación a los Estados el 25 de marzo de 2021 para crear conciencia y alentar las consideraciones de seguridad operacional. Como tal, la interferencia con los radioaltímetros es un problema de seguridad pública, que puede causar numerosos peligros para la seguridad de las aeronaves.

5.2.29 Asimismo, bajo la NE/06 Rev., la Secretaría complementó indicando que el radio altímetro es un sistema de seguridad operacional en muchas aeronaves que es crítico y obligatorio, utilizado para determinar la altura de una aeronave sobre el terreno. Su información es esencial para permitir varias operaciones de vuelo (aproximaciones y despegues, principalmente) y funciones que apoyan la seguridad

operacional de la navegación, instalado en todas las aeronaves comerciales, así como en una amplia gama de aeronaves no comerciales.

5.2.30 Se concluyó que restringir el desarrollo y proporcionar mitigaciones durante trayectorias de vuelo y aeropuerto ayudaría de manera significativa. El apoyo de los Estados es esencial para conservar la seguridad pública safety. Así, se acordó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/10/12	INTERCAMBIO DE EXPERIENCIAS, LECCIONES Y MEJORES PRÁCTICAS EN LAS MITIGACIONES PARA LA INTERFERENCIA DE 5G CON EL RADIO ALTÍMETRO
Qué: Que, con la finalidad de apoyar a todos los Estados y Territorios CAR en la adopción oportuna de las mitigaciones y medidas preventivas sobre la interferencia 5G con el radio altímetro, la OACI organice un taller virtual para el intercambio de experiencias, lecciones aprendidas y mejores prácticas a más tardar el 30 de noviembre de 2022	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional
Por qué: Adopción oportuna de las medidas de mitigación y preventivas para la interferencia 5G en el radio altímetro.	
Cuándo: 30 de noviembre de 2022	Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:	

Cuestión 6

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

6.1 Bajo la P/06, el Administrador de la *Transportation Security Administration* (TSA) de Estados Unidos, Sr. David P. Pekoske, dio unas palabras de apertura a la agenda en seguridad y facilitación.

6.2 La Secretaría presentó actualizaciones en los temas Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL) mediante las siguientes tres notas de estudio:

- NE/07 que detalla las actividades y asistencia llevadas a cabo por la Oficina Regional NACC de OACI en Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL);
- NE/25 que describe el programa de trabajo en Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL) desarrollado por el Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG); y
- NE/32 Rev. que se centra en los desarrollos recientes en el Programa de Facilitación de OACI y en particular en el Directorio de Claves Públicas (PKD) y el Programa de Identificación de Viajeros (TRIP).

6.3 Durante la pandemia del COVID-19, la asistencia AVSEC/FAL presencial de OACI fue interrumpida y muchos de los esfuerzos fueron concentrados en el desarrollo de material guía y en compartir buenas prácticas sobre medidas de salud y protocolos sanitarios. OACI también desarrolló los Paquetes de Implementación (iPack), conjuntos de material guía estandarizado, herramientas de instrucción y apoyo experto cuyo objetivo es facilitar y guiar en la implementación de las provisiones de OACI. El portafolio actual de iPack cubre cuatro materias relacionadas con la seguridad de la aviación y la facilitación, y bajo gestión de la oficina regional NACC de OACI, seis AVSEC/FAL iPack se han llevado a cabo en la región.

6.4 En el contexto de las consecuencias del COVID-19, IATA compartió dos notas:

- NI/04, informando sobre el crecimiento en frecuencia y severidad de los incidentes con pasajeros disruptivos e indisciplinados a pesar de la caída del tráfico aéreo. Los números estaban alineados con el estudio llevado a cabo por un grupo de trabajo específico del AVSEC/FAL/RG presidido por la CLAC, que llegó a las mismas conclusiones: los Estados deberían desarrollar un marco legislativo robusto que contemple multas administrativas para este tipo de comportamientos y deberían firmar el Protocolo de Montreal de 2014 (MP14).
- NE/37, que pedía a los Estados un espíritu colaborativo a la hora de aceptar métodos válidos de comunicar datos de salud para agilizar las gestiones de viaje y permitir la recuperación completa del transporte aéreo tras la crisis del COVID-19.

6.5 La Oficina Regional NACC de OACI ha desarrollado el programa de trabajo AVSEC/FAL 2022 para las Regiones NAM/CAR, el cual comprende varias metas clave, como la reformulación de la Hoja de Ruta Regional del Plan Global de Seguridad de la Aviación (GASeP) (apoyado por Cuba en la NI/02); la reanudación del proyecto de análisis de riesgos en la región; y la promoción de actividades presenciales de CAPSCA (Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil).

6.6 La ejecución exitosa de las actividades mencionadas arriba requiere de recursos y compromiso por parte de los Directores Generales hacia sus unidades AVSEC y FAL. Ejemplos de este apoyo se describen en las NI/13 y NI/14, donde la República Dominicana resumió su estado en diversos aspectos de seguridad de la aviación e informa de sus esfuerzos por establecer un sistema de certificación del personal de seguridad verificable.

6.7 TSA como miembro del Grupo de Trabajo en Amenaza y Riesgo del Panel AVSEC de OACI (WGTR) informó a los participantes a través de la presentación P/10 del trabajo desarrollado por el grupo, cuyo mandato es la evaluación de amenazas potenciales contra la aviación civil y evaluar dichos riesgos a nivel global. La próxima versión del OACI Doc 10108, Declaración del Contexto Mundial de Riesgo, tendrá cambios en los riesgos asociados con ciertas amenazas (ej. cibramenazas) y considerará nuevos escenarios como las disrupciones en aeropuertos causadas por el activismo.

6.8 IATA presentó la NE/36 sobre los siguientes pasos dados por las aerolíneas hacia facilitar el acceso al transporte aéreo de las personas con discapacidad y señaló ciertas políticas inconsistentes implementadas por los Estados en esta área debido a la ausencia de un programa específico de OACI de accesibilidad. A ese respecto, la OACI aclaró que se están realizando varias acciones al respecto explicando el actual proyecto “Establecimiento de mejores prácticas para pasajeros/as con discapacidades”. Este punto se complementó con la NI/12, en la cual se describe los desarrollos en República Dominicana en relación con la accesibilidad de los pasajeros. El proyecto iniciado en 2022 por la Oficina Regional NACC de OACI sobre el “Establecimiento de mejores prácticas para pasajeros con discapacidades” ciertamente contribuirá a armonizar la aproximación de los Estados a esta materia.

6.9 Con base en estas discusiones, la Reunión formuló las siguientes conclusiones:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/10/13	PARTICIPACIÓN ACTIVA DE LOS ESTADOS EN LOS TEMAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN
Qué: Que: a) los Estados consideren el uso de equipos de seguridad avanzada, según corresponda, de conformidad con la Recomendación 2.5.4 del Anexo 17 de la OACI; b) el Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG) revise las metas con aspiraciones del Plan Global para la seguridad de la aviación (GASeP) y actualice la hoja de ruta del GASeP antes de la reunión NACC/DCA/11;	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional

<p>c) el AVSEC/FAL/RG organice un simulacro sobre el plano sobre ciberseguridad para múltiples Estados antes de la reunión NACC/DCA/11;</p> <p>d) los Estados respondan la encuesta que será enviada por el Grupo de Trabajo sobre Amenazas y Riesgos del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación (AVSECP-WG) antes de la reunión NACC/DCA/11; y</p> <p>e) los Estados apliquen el Protocolo para enmendar el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Protocolo de Montreal de 2014) con la finalidad de adoptar prácticas comunes respecto a pasajeros/as insubordinados/as o perturbadores/as antes de la reunión NACC/DCA/11.</p> <p>Se espera por lo menos un 80% de respuestas y participación por parte de los Estados</p>	
<p>Por qué: Para que los Estados tengan una participación más activa y apoyen el Programa de Seguridad de la Aviación de la OACI.</p>	
<p>Cuándo: NACC/DCA/11</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>AVSEC/FAL/RG</p>

CONCLUSIÓN NACC/DCA/10/14	PARTICIPACIÓN ACTIVA E INVOLUCRAMIENTO DE LOS ESTADOS EN ASUNTOS DE FACILITACIÓN
<p>Qué:</p> <p>Que:</p> <p>a) los Estados colaboren con la industria en las iniciativas para garantizar el acceso al transporte aéreo de pasajeras/os con discapacidad y movilidad reducida, con el fin de alinear esfuerzos y evitar duplicidades;</p> <p>b) los Estados se unan al Directorio de Claves Públicas (PKD), el repositorio central para intercambiar la información necesaria para autenticar Documentos de viaje de lectura mecánica electrónico (eMRTD) antes de la reunión NACC/DCA/11;</p> <p>c) los Estados apoyen la estrategia TRIP de la OACI para abordar de manera concertada los elementos de la gestión de la identificación de las/los viajeras/os;</p> <p>d) IATA apoye al actual Proyecto Regional CAR/SAM de pasajeras/os con discapacidad y movilidad reducida a que compartan sus experiencias y mejoren los resultados del Proyecto; y</p> <p>e) la OACI sirva como foro para asegurar un diálogo continuo sobre este asunto.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué: Para que los Estados tengan una participación más activa y apoyo al Programa de Facilitación de la OACI.</p>	

NACC/DCA/10
Informe sobre la Cuestión 6 del Orden del Día

6-4

Cuándo: NACC/DCA/11	Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:	IATA

Cuestión 7
del Orden del Día: Asuntos de transporte aéreo

7.1 Bajo la NE/33 y P/08, la Secretaría recordó la importancia del desarrollo económico de transporte aéreo, para promover un sistema sano y viable económicamente de aviación civil que proporcione la libertad de viajar asequiblemente, mejore la eficiencia económica y la transparencia, facilite el acceso al financiamiento y a fondos para el desarrollo de infraestructura de aviación, promueva la transferencia de tecnología y la creación de capacidades para apoyar el crecimiento del transporte aéreo para el beneficio de todas las partes interesadas.

7.2 El desarrollo económico del transporte aéreo busca eliminar los impedimentos regulatorios al transporte aéreo internacional y elevar la cuestión de fondos y financiamiento de la infraestructura de aviación de los planes nacionales de desarrollo económico. Esto significa que los Estados pueden usar a la aviación como una herramienta eficaz de desarrollo situándola en el centro de su marco de desarrollo nacional/regional, lo que da como resultado: a) mejorar la conectividad aérea; b) crear más oportunidades de negocios competitivas; c) aumentar los beneficios y opciones del público consumidor; y al mismo tiempo, d) reducir la carga financiera y los costos al desempeñar sus funciones de vigilancia regulatoria. Como tal, se informó a la Reunión sobre los asuntos relevantes a seguir (refiérase al **Apéndice E** a este informe).

7.3 Con base en las discusiones y actualizaciones proporcionadas, la Reunión formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/10/15	PARTICIPACIÓN E INVOLUCRAMIENTO ACTIVO DE LOS ESTADOS EN ASUNTOS DE TRANSPORTE AÉREO
<p>Qué:</p> <p>Que, los Estados:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) apoyen el trabajo de la OACI para el desarrollo económico del transporte aéreo a más tardar en la NACC/DCA/11; b) apliquen y sigan las políticas y orientación de la OACI en el campo del transporte aéreo con sus prácticas regulatorias y sobre gestión de infraestructura, incluidas las políticas de tarifas a más tardar en la NACC/DCA/11; c) proporcionen las estadísticas requeridas por la OACI de manera oportuna a más tardar en la NACC/DCA/11; d) utilicen los datos, herramientas y análisis de la OACI; y e) participen activamente en las próximas reuniones de la OACI a más tardar en la NACC/DCA/11. 	<p>Impacto esperado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input checked="" type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional
<p>Por qué: Para que los Estados tengan una conciencia y participación e involucramiento activo de los Estados en asuntos de Transporte Aéreo.</p>	
<p>Cuándo: A más tardar en la NACC/DCA/11</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>XX</p>

7.4 Bajo la P/13, IATA hizo hincapié que la demanda de viajes aéreo es muy sensible a los cambios en los precios. Compartió su postura sobre los Impuestos, Cuotas Y Derechos (TFC), oponiéndose decisivamente a cualquier forma de impuesto o derecho cuyo el ingreso resultante no se revierta a la industria de la aviación y solo se destine a aumentar los ingresos generales gubernamentales. Los impuestos, cuotas y derechos deberían seguir los principios de la OACI (Doc 9082), donde las cuotas impuestas al transporte aéreo se deben asociar a los servicios proporcionados en apoyo a la aviación (por ej., el suministro de servicios aeroportuarios).

7.5 IATA indicó que los TFC deberían ser basados en el transporte: implantados con una fecha eficaz futura (fecha de compra/viaje), la introducción de o cambios a los TFC deberían ser notificados con anticipación y aplicar reglas y exenciones deberían seguir las normas de la industria.

7.6 Bajo la NI/06, la OACI informó a la Reunión sobre la coordinación y participación continuas de la OACI en el mecanismo de la ONU hacia trabajar con CARICOM. Esta asociación es una clara demostración de colaboración regional del sistema de la ONU para apoyar y mejorar el desarrollo socio-económico de los Estados de CARICOM subrayando:

- a) que desde la reunión general ONU-CARICOM de 2019, se reconoció a la aviación como un factor clave que posibilita el desarrollo socio-económico de la Región Caribbean y los Estados, como aparece en la Declaración General ONU-CARICOM de 2019;
- b) la colaboración regional con los Estados miembros de CARICOM tras la reunión de 2019 ONU-CARICOM, se celebró en línea la 11a Reunión General entre la Comunidad del Caribe (CARICOM) y sus instituciones relacionadas y el sistema de Naciones Unidas (ONU) del 21 al 22 de julio de 2021. El objetivo global fue atender los retos y tomar las oportunidades para mejorar la sociedad entre CARICOM, sus instituciones relacionadas y el sistema de la ONU. La OACI, como agencia especializada de la ONU sobre cuestiones de la aviación, participó en la elaboración de esta reunión y en las discusiones para mejorar la recuperación de la aviación y la asistencia a los Estados; y
- c) que desde la última reunión los/as participantes acordaron sostener reuniones más pequeñas, enfocadas en el seguimiento entre las dos organizaciones durante el periodo de dos años entre las Reuniones Generales 11 y 12, que permitirían identificar metas más específicas y acciones relacionadas, así como discusiones más profundas sobre grupos específicos de asuntos.

7.7 Bajo la IP/10, la OCDE informó sobre los resultados del ejercicio conducido en asociación entre la OACI (Oficinas Regionales NACC and SAM) y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), al aplicar los indicadores sobre la Gobernanza de los Reguladores del Sector a 29 Autoridades de Aviación Civil en las Regiones NAM/CAR/SAM. Los resultados subieron:

- a) que ciertas de las disposiciones *de jure* podrían ayudar a fortalecer la independencia de las autoridades, menos que la mitad de las cuales son legalmente entes independientes;
- b) reforzar la independencia financiero y de toma de decisiones puede ayudar a mantener la confianza en la objetividad e imparcialidad de las decisiones;
- c) hay oportunidad para mejorar los arreglos que afecten el liderazgo para reducir la influencia política y los conflictos de interés tales como aquellos relacionados a la selección y designación, terminación de mandatos y restricciones post-empleo; y
- d) el compromiso de las partes interesadas y la notificación del desempeño pueden ser áreas

particulares de atención.

7.8 Se presentó una versión inicial de este documento como nota de información en la Conferencia COVID-19 de Alto Nivel 2021 de la OACI. La OCDE trabaja actualmente en una propuesta sobre esta “fase II” para la OACI y está disponible para cualquier comentarios o preguntas a los resultados que proporcionó.

Cuestión 8
del Orden del Día: Asuntos de protección al medioambiente

8.1 En temas de protección medioambiental, la Secretaría centró la atención de los participantes en la próxima Reunión de Alto Nivel de OACI sobre la viabilidad de una meta a largo plazo para la reducción de emisiones de CO₂ para la aviación internacional (HLM-LTAG) que tendría lugar del 19 al 22 de julio de 2022. La reunión HLM-LTAG establecerá las bases de las deliberaciones en la 41ª Sesión de la Asamblea de OACI sobre una Meta a Largo Plazo (LTAG) para la reducción de emisiones de CO₂ en aviación.

8.2 En la NE/34, OACI detalló sus planes de asistencia focalizada, desarrollo de capacidad e instrucción para apoyar el desarrollo y uso de combustibles sostenibles de aviación (SAF) y combustibles de aviación con bajo contenido en carbono (LCAF). OACI también ha establecido la Coalición Global de OACI por una Aviación Sustentable para compartir soluciones medioambientales innovadoras y acelerar la adopción de fuentes de energía más limpias para la aviación.

8.3 Con respecto a las obligaciones de los Estados acerca de temas de protección medioambiental, los Estados Miembros de OACI necesitan actualizar y enviar sus Planes de Acción del Estado sobre Actividades de Reducción de las Emisiones de CO₂ ya que ayudaría enormemente a OACI para desarrollar estrategias adaptadas e integrales en este campo. Actualmente 14 de 22 Estados OACI NAM/CAR han enviado sus planes de acción y sólo tres los han actualizado en el último trienio (2020-2022). Aquellos Estados con dificultades para desarrollar sus planes de acción pueden beneficiarse del programa OACI “Buddy Partnership” en medioambiente, el cual empareja Estados que no han preparado sus Planes de Acción del Estado con Estados de apoyo a través de un acuerdo de cooperación. Hasta el momento, nueve colaboraciones han sido establecidas entre Estados NAM/CAR.

8.4 Bajo la NE/35, la Secretaría ofreció un panorama de los desarrollos recientes bajo el Plan de Compensación y reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA). CORSIA es la primera medida basada en el mercado que ofrece una forma armonizada para la aviación internacional de reducir emisiones. Actualmente la participación en CORSIA es voluntaria y, tal como reportó el Consejo de OACI, un número total de 115 Estados participarán a partir del 1 de enero de 2023, con 15 Estados pertenecientes a la región NAM/CAR. Para ayudar en la implementación de las SARPS relacionados con CORSIA (Anexo 16, Volumen IV), OACI ha lanzado el ACT-CORSIA (Asistencia, Desarrollo de Capacidad e Instrucción para CORSIA) el cual también tiene como piedra angular el programa OACI “Buddy Partnership” en medioambiente.

8.5 Respecto a la participación en CORSIA, la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) presentó la NE/14 detallando el desarrollo de un Plan de Acción Centroamericano para la Reducción de Emisiones de la Aviación Internacional (CAAPER). El CAAPER aplica a la gestión del tráfico aéreo medidas recomendadas por OACI en medioambiente. El próximo paso es el diseño de una estrategia centroamericana para el desarrollo sostenible del transporte aéreo con bajas emisiones en la región.

8.6 Detener la crisis climática con acciones fuertes y significativas en todos los sectores del transporte, incluida aviación, es una prioridad alta para Estados Unidos tal como explica en la NE/26. Estados Unidos está impulsando un abanico de iniciativas domésticas (ej. SAF Grand Challenge) para contribuir a alcanzar un ambicioso LTAG en la 41ª Sesión de la Asamblea y ofrece colaboración a los Estados NAM/CAR para poner en práctica metas climáticas compartidas.

8.7 Francia también detalló en la NE/30 sus acciones para reducir la huella medioambiental en aviación y también apoya un ambicioso LTAG en la reducción de emisiones de CO2 de la aviación, junto con la Unión Europea (UE) que actualmente está en discusiones de la regulación “Refuel Europe – Aviation”. Francia ha lanzado una hoja de ruta SAF con objetivos de meta para 2025 y 2030 de biocombustibles provenientes de fuentes que no compiten con la producción de comida.

8.8 Resultado de las discusiones, la Reunión adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/10/16	PARTICIPACIÓN ACTIVA DE LOS ESTADOS E INVOLUCRAMIENTO EN LOS TEMAS DEL MEDIO AMBIENTE
<p>Qué: Que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) los Estados participen en la Reunión de Alto Nivel sobre la Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo para la Reducción de las Emisiones de CO2 de la Aviación Internacional (HLM-LTAG), en Montreal, Canadá, del 20 al 22 de julio de 2022, en modalidad híbrida (con participación presencial y virtual) y se registren en línea a más tardar el 6 de julio de 2022; b) los Estados expresen interés para unirse a la nueva asistencia, creación de capacidad y programa de instrucción de la OACI (ACT-SAF), para facilitar más el desarrollo y despliegue de Combustibles de Aviación Sustentables (SAF) y fuentes de energía para la aviación más limpias; c) los Estados entreguen el informe de 2021 de las Emisiones de CO2 mediante el Registro Central de CORSIA, previo a la fecha límite del 31 de julio de 2022; d) los Estados consideren la participación de voluntarios en CORSIA a partir del 1 de enero de 2023, notando la necesidad de notificar a la Secretaría de la OACI a más tardar el 30 de junio de 2022; e) los Estados expresen el interés en unirse a la nueva asistencia de la OACI, construcción de la capacidad y programa de instrucción para facilitar aún más el desarrollo y despliegue de Combustibles de Aviación Sustentables (SAF) y fuentes de energía más limpias para la aviación; f) los Estados desarrollen y actualicen los Planes de Acción Correctiva (CAP) de los Estados con la finalidad de comunicar sus estrategias a largo plazo sobre cambio climático para el 	<p>Impacto esperado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input checked="" type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional

<p>sector internacional de la aviación, incluyendo la asistencia necesaria para la implementación de acciones identificadas para reducir las emisiones de CO2 de la aviación, para su entrega previo al 41º período de sesiones de la Asamblea;</p> <p>g) los Estados que ya hayan enviado y actualizado sus CAP para establecer una asociación de colaboración (asociaciones de colaboración ACT-CORSIA) con otros Estados para desarrollen sus CAP y, en caso de contar con una asociación, continúen la participación y, en caso negativo, se unan al programa; y</p> <p>h) la Oficina Regional NACC de la OACI coordine con la Sede para asegurar un apoyo continuo a estos asuntos.</p>	
<p>Por qué: Para que los Estados tengan una conciencia y participación más activa en los asuntos de medio ambiente</p>	
<p>Cuándo: 41º período de sesiones de la Asamblea</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	

Cuestión 9
del Orden del Día: Preparación para el 41o período de sesiones de la Asamblea de la OACI

9.1 El 41º periodo de sesiones de la Asamblea de OACI tendrá lugar en Montreal del 27 de septiembre al 7 de octubre en la Sede de OACI. La Asamblea es el órgano soberano de OACI a cargo de aprobar el presupuesto y establecer los objetivos de OACI para el próximo trienio. Durante las sesiones de la asamblea, los Estados Miembros de OACI revisan el programa completo de trabajo y votan las decisiones de la Asamblea, que son normalmente adoptadas por mayoría.

9.2 Con la P/05 la Secretaría explicó el funcionamiento de la Asamblea y dio las directrices básicas para la presentación de notas de estudio (fecha límite 2 de agosto de 2022) y notas informativas (fecha límite 13 de septiembre, sin traducción); describiendo el orden del día y los puntos relevantes de la Asamblea. La Secretaría recomendó coordinar posiciones y apoyos entre los Estados NAM/CAR y SAM.

9.3 En este sentido, y para apoyar más la preparación para la Asamblea de los Directores Generales de AAC, la Secretaría mencionó el evento sobre el Programa para Directores/as Generales de Aviación Civil (DGAC) sobre Resiliencia de la Aviación y Taller sobre Cumplimiento de las SARPS de la OACI, Preparaciones para la Asamblea y Actividades de Cooperación Técnica, a realizarse en Punta Cana, República Dominicana, del 16 al 18 de agosto de 2022. Este evento será una buena oportunidad para discutir más varios temas de interés para los Estados.

9.4 Estados Unidos compartieron bajo la NE/27 sus expectativas y áreas de interés para la 41ª sesión de la Asamblea de OACI y esperaban intercambiar puntos de vista durante los eventos arriba mencionados. Las áreas críticas identificadas por los Estados Unidos eran:

- Cambio climático, con la implementación de CORSIA y la adopción de un LTAG para la reducción de emisiones de CO2 en aviación;
- El avance en el Marco de Confianza de la Aviación (IATF) para abordar debidamente los riesgos de seguridad de la información y garantizar el intercambio seguro y la integridad de la información digital;
- La optimización de plazos para la implementación de las disposiciones de OACI, reduciendo retrasos en la aplicación de soluciones técnicas para la seguridad operacional de la aviación o adoptando un enfoque ad-hoc caso por caso;
- Seguridad de la aviación, en donde Estados Unidos apoya llevar a cabo un análisis de causa raíz para optimizar procesos y realizar una revisión del GAsEP; e
- Intercambio de información y datos en áreas en evolución como la investigación en medicina de la aviación, entrenamiento de pilotos, sistemas aéreos no tripulados (UAS) o la implementación de los planes nacionales de seguridad operacional.

9.4 Algunos Estados informaron sobre sus propuestas de notas para la Asamblea, como fue Canadá, para las que esperan el apoyo de otros Estados para sus posturas ante la Asamblea. La Oficina Regional NACC de la OACI facilitara el intercambio de propuestas de documentación entre los Estados para un subsecuente apoyo Estado-Estado de aquellas notas. Asimismo, los eventos paralelos de la Asamblea tales como la Feria de Innovación de OACI (Montreal, 14-26 septiembre 2022) son buenas oportunidades para intercambiar puntos de vista y compartir metas esperadas.

9.5 La Reunión adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/10/17	PREPARACIÓN DE LOS ESTADOS PARA ASISTIR AL 41° PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA DE LA OACI
<p>Qué:</p> <p>Que, para la mejor preparación y resultados del 41° período de sesiones de la Asamblea de la OACI (del 27 de septiembre al 7 de octubre de 2022), los Estados:</p> <p>a) revisen con sus respectivos expertos las diferentes cuestiones del Orden del Día de la Asamblea para la presentación de notas y registro oportunos;</p> <p>b) consideren e intercambien posiciones comunes de apoyo con sus homólogos de otros Estados a las diferentes cuestiones del Orden del Día de la Asamblea;</p> <p>c) apoyen el respaldo de la Asamblea a las líneas de trabajo asociadas con los esfuerzos transformadores del USOAP;</p> <p>d) participen, en la medida de lo posible, en los eventos paralelos, como la Feria de Innovación de la OACI (del 24 al 26 de septiembre de 2022); y</p> <p>e) participen en el Programa para Directores/as Generales de Aviación Civil (DGAC) sobre Resiliencia de la Aviación y Taller sobre Cumplimiento de las SARPS de la OACI, Preparaciones para la Asamblea y Actividades de Cooperación Técnica que se llevará a cabo en Punta Cana, República Dominicana del 16 al 18 de agosto de 2022.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter-regional</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>Para que los Estados obtengan la mejor preparación y resultados del 41° período de sesiones de la Asamblea de la OACI</p>	
<p>Cuándo: 41º período de sesiones de la Asamblea</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	

Cuestión 10
del Orden del Día: Otros asuntos

10.1 Bajo la NI/07 Rev., la Secretaría recordó la necesidad de enfocarse en los elementos y factores clave para el desempeño exitoso de una Autoridad de Aviación Civil (AAC), como se comentó en la reunión NACC/DCA/9 como asistencia y apoyo para los Directores Generales (DG) de las AAC NACC para compartir su valioso aporte y experiencia de liderazgo. En este sentido, En este sentido, se envió un cuestionario a los DG el 12 de octubre de 2010. Debido a la pandemia COVID-19 esta preparación se retrasó. El Apéndice B de la NI/07 REV muestra los resultados obtenidos con base en las preguntas específicas realizadas. Este cuestionario será considerado en el próximo Programa para Directores/as Generales de Aviación Civil (DGAC) sobre el cumplimiento de los SARPS de la OACI, Resiliencia de la Aviación y Actividades de Cooperación Técnica, que se llevará a cabo en Punta Cana, República Dominicana, 16 al 18 de agosto de 2022.

10.2 Bajo la NE/08, la Sede de la OACI presentó las actuales cuotas pendientes por pagar a la OACI para consideración de los Estados al 31 de marzo de 2022. La Secretaría instó a que los Estados tomen las medidas necesarias para cumplir con las obligaciones financieras a la OACI con carácter urgente. La Secretaría instó a que los Estados tomasen las medidas necesarias para cumplir con las obligaciones financieras a la OACI con carácter urgente. y agradeció a aquellos Estados que ya habían tomado acción con respecto a este asunto.

10.3 Bajo la NE/09, la Secretaría recordó el programa planificado de rotación de los Estados/Territorios para la sede de las reuniones NACC/DCA acordado durante la Sexta y la Séptima Reuniones de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe: Centroamérica, Norteamérica, Caribe Oriental y Caribe Central. A este respecto, la siguiente área que debería ser anfitrión de la NACC/DCA corresponde al Caribe Central. La Reunión agradeció las postulaciones de Cuba y República Dominicana a este respecto y felicitó el acuerdo logrado de que Cuba sea anfitrión de la reunión NACC/DCA/11, a celebrarse en Varadero, Cuba, a principios de junio de 2023.

LISTA EJECUTIVA DE CONCLUSIONES

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
C/01	<p>ADOPCIÓN DE ACUERDOS PARA EL EJERCICIO DE LA SÉPTIMA LIBERTAD DEL AIRE EN CARGA</p> <p>Que, como parte de la promoción del desarrollo de la aviación civil de los Estados, mediante la liberación de la Política de Transporte Aéreo:</p> <p>a) los Estados CARICOM y el resto de los Estados CAR tomen nota de los beneficios observados por Estados como República Dominicana debido a la aplicación de la séptima libertad del aire exclusivamente para los vuelos de carga;</p> <p>b) los Estados CARICOM y el resto de los Estados CAR revisen las opciones y beneficios de integrarse a un ejercicio recíproco de otorgar la séptima libertad del aire en los servicios de carga;</p> <p>c) los Estados CARICOM y el resto de los Estados CAR implementen el acuerdo necesario para ejercitar de manera recíproca la séptima libertad del aire exclusivamente para el servicio de carga a más tardar en la reunión NACC/DCA/12; y</p> <p>d) la Oficina Regional NACC de la OACI proporcione un foro de compromiso entre los Estados NACC y SAM en apoyo a ampliar esta iniciativa para el beneficio de la aviación de carga dentro de los Estados NACC y SAM.</p> <p>Nota: Se espera un incremento en esta implementación de un 20%.</p>	Estados CARICOM y el resto de los Estados CAR	A más tardar en la reunión NACC/DCA/12
C/02	<p>MEJORA DEL DESEMPEÑO DE LOS CENTROS DE INSTRUCCIÓN NAM/CAR</p> <p>Que con la finalidad de mejorar el desempeño de los Centros de instrucción en la Región CAR, con el aprendizaje de las afectaciones de la Pandemia de la COVID-19 y para la sostenibilidad de los servicios de instrucción:</p> <p>a) los Centros de Instrucción NAM/CAR y el Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG) diseñen las medidas de contingencia para anticipar suspensiones de largo plazo, enfocando los esfuerzos en garantizar la</p>	Los Centros de Instrucción NAM/CAR, el Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG) y la Secretaría NAM/CAR/CATC/WG	A más tardar en la reunión NACC/DCA/11

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
	<p>continuidad de la instrucción y la validez de las competencias de los/as profesionales involucrados/as en la aviación civil a más tardar en la reunión NACC/DCA/11;</p> <p>b) los Centros de Instrucción NAM/CAR y el Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG) documenten y compartan las experiencias de los diferentes Centros de Instrucción de Aviación Civil respecto a cómo superaron las limitaciones presentadas por la pandemia de la COVID-19 (entrega del documento);</p> <p>c) los Centros de Instrucción NAM/CAR y el Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG) promuevan la opción de instrucción virtual para aquellos cursos que lo permitan y mantener la modalidad presencial, dando prioridad a las recurrencias, cumpliendo con los protocolos de bioseguridad establecidos; y</p> <p>d) la Secretaría NAM/CAR/CATC/WG asegure la elaboración de resultados entregables y resultados esperados específicos.</p>		
C/03	<p>MEJORAR LA PREPARACIÓN DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA</p> <p>Que, con la finalidad de mantener la continuidad de los Servicios de navegación aérea (ANS), al mismo tiempo que se garanticen los niveles de seguridad operacional requeridos, aprendiendo de las experiencias de la pandemia COVID-19 y para la preparación mejorada de los servicios ANS, el Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG):</p> <p>a) tome en consideración las mejores prácticas e iniciativas llevadas a cabo por los Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) para la gestión eficiente de los ANS bajo su responsabilidad durante la pandemia por la COVID-19; y</p> <p>b) desarrolle orientación para responder eventos futuros, en coordinación con los Estados y tomando en cuenta experiencias mundiales, con la finalidad de actuar lo antes posible y con el menor impacto posible en la</p>	Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG)	A más tardar en la reunión NACC/DCA/11

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
	aviación a más tardar en la reunión NACC/DCA/11.		
C/04	<p>NIVELES ACEPTABLES DEL DESEMPEÑO DE BIOSEGURIDAD</p> <p>Que, para armonizar la efectividad de los protocolos de bioseguridad a lo largo de las Regiones NAM/CAR con base en los indicadores de rendimiento en materia de bioseguridad operacional, el Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG) defina los niveles aceptables de rendimiento en materia de bioseguridad operacional (Bio-ALoSP) para que los mismos sean logrados por los Estados y Territorios de las Regiones NAM/CAR a más tardar en la reunión NACC/DCA/11.</p>	Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG)	A más tardar en la reunión NACC/DCA/11.
C/05	<p>DESPLIEGUE DE LOS CUADROS DE MANDO NACC</p> <p>Que, considerando el valor y los beneficios de la implementación de los cuadros de mando NACC para notificar, monitorear y dar seguimiento a la implementación de los diferentes asuntos de aviación, los Estados y Territorios:</p> <p>a) proporcionen un Punto de Contacto (PoC) para tener acceso a los cuadros de mando NACC a más tardar el 30 de octubre de 2022;</p> <p>b) apoyen el suministro de los datos necesarios para alimentar los cuadros de mando; y proporcionen comentarios e ideas para mejorar los cuadros de mando NACC.</p>	los Estados y Territorios:	30 de octubre de 2022
C/06	<p>PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS Y TERRITORIOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL PARA LAS REGIONES NAM/CAR</p> <p>Que, con la finalidad de aumentar la participación de los Estados y Territorios y maximizar los beneficios para los Estados y Territorios del Proyecto e iniciativas de implementación de la seguridad operacional, los Estados y Territorios:</p> <p>a) apoyen la implementación de los proyectos e iniciativas sobre seguridad</p>	Estados y Territorios	A más tardar en la NACC/DCA/11

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
	<p>operacional aprobados por la Oficina Regional NACC y el Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RASG-PA) (Apéndice C), evaluando los resultados sobre la mitigación de riesgos a más tardar en la NACC/DCA/11;</p> <p>b) participen en los eventos de RASG-PA;</p> <p>y</p> <p>c) apoyen a los Puntos de Contacto (PoC) del Estado y a los/as Coordinadores/as nacionales de supervisión continua (NCCM) para continuar participando y colaborando con los proyectos e iniciativas de seguridad operacional de la Oficina Regional NACC.</p> <p>Por lo menos aumento del 70% en la participación en el proyecto por parte de los Estados.</p>		
C/07	<p>MODELO DE REGULACIONES DE AVIACIÓN CIVIL (MCARS) EN EL SISTEMA DE NOTIFICACIÓN ELECTRÓNICA DE DIFERENCIAS (EFOD)</p> <p>Que,</p> <p>a) los Estados endosen en principio la propuesta de incluir el Modelo de Regulaciones de Aviación Civil (MCARS) en el Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) de la OACI y consideren apoyar esta propuesta en el 41º período de sesiones de la Asamblea; y</p> <p>b) la Oficina Regional NACC de la OACI envíe esta propuesta a las entidades/oficinas correspondientes en la Sede de la OACI previo al 41º período de sesiones de la Asamblea.</p>	Estados y Oficina Regional NACC de la OACI	Previo al 41º período de sesiones de la Asamblea
C/08	<p>MEJORAMIENTO EN EL SUMINISTRO Y COLABORACIÓN REGIONAL EN LA INSTRUCCIÓN EN LA REGIÓN CAR</p> <p>Que, con la finalidad de mejorar el suministro de instrucción sostenible y la colaboración continua para el apoyo a la instrucción:</p> <p>a) los Estados apoyen las actividades de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (CIAC) en sus Estados, proporcionándoles los recursos adecuados;</p> <p>b) los Estados garanticen la participación de los representantes de los CATC en las Reuniones del Grupo de Trabajo NAM/CAR de</p>	Estados y NAM/CAR/CATC/WG, junto con el <i>Ecole Nationale de l'Aviation Civile</i> (ENAC),	A más tardar para la NACC/DCA/11

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
	<p>los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG), incluyendo la siguiente reunión programada del 6 al 8 de septiembre de 2022 en la Oficina Regional NACC;</p> <p>c) el NAM/CAR/CATC/WG, junto con el <i>Ecole Nationale de l'Aviation Civile</i> (ENAC), explore la posibilidad de desarrollar una maestría especializada en Gestión de Seguridad Operacional de la Aviación para la Región CAR a más tardar para la NACC/DCA/11;</p> <p>d) el NAM/CAR/CATC/WG coordine a más tardar para la NACC/DCA/11 las iniciativas con la Oficina de Instrucción Mundial (GAT) de la OACI para:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. el desarrollo de las guías de orientación para guiar el diseño de cursos convencionales que puedan ser implementados en la modalidad virtual; ii. diseñar instrucción para desarrollar habilidades para desarrolladores de cursos para la creación de diseños de instrucción y producción de contenidos aplicables a los cursos que se imparten en modalidad virtual; y iii. preparar una guía que defina los requerimientos de documentación, normativos y técnicos para la implementación de soluciones de instrucción de la aviación en modalidad virtual. 		
C/09	<p>APROBACIÓN DE GUÍAS ARMONIZADAS PARA DISPOSITIVOS DE INSTRUCCIÓN/SIMULADORES</p> <p>Que, considerando los beneficios que ofrecen a los Estados y a la industria de la aviación los simuladores de vuelo y la reciente tecnología de instrucción para la aviación, en todo lo relativo a la instrucción de pilotos e inspectores de los Estados, al mismo tiempo que se mantiene y asegura la seguridad</p>	Los Estados y la OACI	A más tardar para la NACC/DCA/11;

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
	<p>operacional necesaria en este tipo de instrucción, los Estados y la OACI:</p> <p>a) analicen las necesidades y los requerimientos comunes que ofrecen los simuladores de vuelo para hacer más eficiente la instrucción para pilotos y para la aviación a más tardar para la NACC/DCA/11;</p> <p>b) desarrollen un acercamiento armonizado para enmendar las reglamentaciones y procedimientos nacionales para hacer uso de la simulación de vuelos como una herramienta/medio válido para esta instrucción a más tardar para la NACC/DCA/11; y</p> <p>hagan uso de las mejores prácticas y lecciones aprendidas de despliegues similares para su adopción en la Región CAR a más tardar para la NACC/DCA/11.</p>		
C/10	<p>PARTICIPACIÓN DE LOS ESTADOS EN LA IMPLEMENTACIÓN DE LA NAVEGACIÓN AÉREA EN LAS REGIONES NAM/CAR</p> <p>Que,</p> <p>a) los Estados apoyen la implementación de los Grupos de Implementación de Navegación Aérea (NACC/WG, MEVA, etc.) y los Proyectos e Iniciativas del GREPECAS (Apéndice D), evaluando los resultados de su implementación;</p> <p>b) los Estados participen en los eventos y reuniones del GREPECAS;</p> <p>c) los Estados apoyen a sus PoC para continuar la participación y colaboración con los Proyectos e Iniciativas de Implementación de Navegación Aérea; y</p> <p>d) el Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG) se asegure de coordinar las acciones ANS para lograr una mayor eficiencia en la implementación de las metas de seguridad operacional y apoyar el desarrollo del Plan Nacional de Navegación Aérea a más tardar en la reunión NACC/DCA/11.</p>	Estados y el Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG)	A más tardar en la reunión NACC/DCA/11.

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
C/11	<p>PROGRAMA DE ASISTENCIA MUTUA AEROPUERTO A AEROPUERTO</p> <p>Que,</p> <p>a) cada Estado del Caribe designe de 2 a 3 miembros del personal de operaciones de aeropuertos/emergencias para participar en el Grupo de Tarea sobre Recuperación y Resiliencia de la Aviación en el Caribe (CARRG) a más tardar el 30 de julio de 2022;</p> <p>b) el Grupo de Tarea CARRG convoque una reunión para identificar un plan para desarrollar una estrategia de asistencia mutua inter-aeroportuaria a más tardar el 30 de septiembre de 2022;</p> <p>c) el Grupo de Tarea CARRG finalice la estrategia, conduzca una prueba piloto e implemente la estrategia a más tardar el 30 de octubre de 2023; y</p> <p>d) los Estados del Caribe se involucren con sus explotadores aeroportuarios para participar en el programa.</p> <p>Se espera una respuesta por parte de los Estados del 70% para esta conclusión</p>	Estados del Caribe, Estados Unidos y	30 de octubre de 2022
C/12	<p>INTERCAMBIO DE EXPERIENCIAS, LECCIONES Y MEJORES PRÁCTICAS EN LAS MITIGACIONES PARA LA INTERFERENCIA DE 5G CON EL RADIO ALTÍMETRO</p> <p>Que, con la finalidad de apoyar a todos los Estados y Territorios CAR en la adopción oportuna de las mitigaciones y medidas preventivas sobre la interferencia 5G con el radio altímetro, la OACI organice un taller virtual para el intercambio de experiencias, lecciones aprendidas y mejores prácticas a más tardar el 30 de noviembre de 2022.</p>	OACI	A más tardar el 30 de noviembre de 2022
C/13	<p>PARTICIPACIÓN ACTIVA DE LOS ESTADOS EN LOS TEMAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN</p> <p>Que:</p> <p>a) los Estados consideren el uso de equipos de seguridad avanzada, según corresponda, de conformidad con la Recomendación 2.5.4 del Anexo 17 de la OACI;</p> <p>b) el Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG) revise las metas</p>	Estados y AVSEC/FAL/RG	Antes de la reunión NACC/DCA/11.

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
	<p>con aspiraciones del Plan Global para la seguridad de la aviación (GASeP) y actualice la hoja de ruta del GASeP antes de la reunión NACC/DCA/11;</p> <p>c) el AVSEC/FAL/RG organice un simulacro sobre el plano sobre ciberseguridad para múltiples Estados antes de la reunión NACC/DCA/11;</p> <p>d) los Estados respondan la encuesta que será enviada por el Grupo de Trabajo sobre Amenazas y Riesgos del Grupo Experto en Seguridad de la Aviación (AVSECP-WG) antes de la reunión NACC/DCA/11; y</p> <p>e) los Estados apliquen el Protocolo para enmendar el Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves (Protocolo de Montreal de 2014) con la finalidad de adoptar prácticas comunes respecto a pasajeros/as insubordinados/as o perturbadores/as antes de la reunión NACC/DCA/11.</p> <p>Se espera por lo menos un 80% de respuestas y participación por parte de los Estados</p>		
C/14	<p>PARTICIPACIÓN ACTIVA E INVOLUCRAMIENTO DE LOS ESTADOS EN ASUNTOS DE FACILITACIÓN</p> <p>Que:</p> <p>a) los Estados colaboren con la industria en las iniciativas para garantizar el acceso al transporte aéreo de pasajeras/os con discapacidad y movilidad reducida, con el fin de alinear esfuerzos y evitar duplicidades;</p> <p>b) los Estados se unan al Directorio de Claves Públicas (PKD), el repositorio central para intercambiar la información necesaria para autenticar Documentos de viaje de lectura mecánica electrónico (eMRTD) antes de la reunión NACC/DCA/11;</p> <p>c) los Estados apoyen la estrategia TRIP de la OACI para abordar de manera concertada los elementos de la gestión de la identificación de las/los viajeras/os;</p> <p>d) IATA apoye al actual Proyecto Regional CAR/SAM de pasajeras/os con discapacidad y movilidad reducida a que</p>	Estados e IATA	Antes de la reunión NACC/DCA/11.

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
	compartan sus experiencias y mejoren los resultados del Proyecto; y e) la OACI sirva como foro para asegurar un diálogo continuo sobre este asunto.		
C/15	<p>PARTICIPACIÓN E INVOLUCRAMIENTO ACTIVO DE LOS ESTADOS EN ASUNTOS DE TRANSPORTE AÉREO</p> <p>Que, los Estados:</p> <p>a) apoyen el trabajo de la OACI para el desarrollo económico del transporte aéreo a más tardar en la NACC/DCA/11;</p> <p>b) apliquen y sigan las políticas y orientación de la OACI en el campo del transporte aéreo con sus prácticas regulatorias y sobre gestión de infraestructura, incluidas las políticas de tarifas a más tardar en la NACC/DCA/11;</p> <p>c) proporcionen las estadísticas requeridas por la OACI de manera oportuna a más tardar en la NACC/DCA/11;</p> <p>d) utilicen los datos, herramientas y análisis de la OACI; y participen activamente en las próximas</p>	Estados	A más tardar en la NACC/DCA/11;
C/16	<p>PARTICIPACIÓN ACTIVA DE LOS ESTADOS E INVOLUCRAMIENTO EN LOS TEMAS DEL MEDIO AMBIENTE</p> <p>Que:</p> <p>a) los Estados participen en la Reunión de Alto Nivel sobre la Factibilidad de un Objetivo Ambicioso a Largo Plazo para la Reducción de las Emisiones de CO₂ de la Aviación Internacional (HLM-LTAG), en Montreal, Canadá, del 20 al 22 de julio de 2022, en modalidad híbrida (con participación presencial y virtual) y se registren en línea a más tardar el 6 de julio de 2022;</p> <p>b) los Estados expresen interés para unirse a la nueva asistencia, creación de capacidad y programa de instrucción de la OACI (ACT-SAF), para facilitar más el desarrollo y despliegue de Combustibles de Aviación Sustentables (SAF) y fuentes de energía para la aviación más limpias;</p>	Estados y la OACI	31 de julio de 2022

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
	<p>c) los Estados entreguen el informe de 2021 de las Emisiones de CO2 mediante el Registro Central de CORSIA, previo a la fecha límite del 31 de julio de 2022;</p> <p>d) los Estados consideren la participación de voluntarios en CORSIA a partir del 1 de enero de 2023, notando la necesidad de notificar a la Secretaría de la OACI a más tardar el 30 de junio de 2022;</p> <p>e) los Estados expresen el interés en unirse a la nueva asistencia de la OACI, construcción de la capacidad y programa de instrucción para facilitar aún más el desarrollo y despliegue de Combustibles de Aviación Sustentables (SAF) y fuentes de energía más limpias para la aviación;</p> <p>f) los Estados desarrollen y actualicen los Planes de Acción Correctiva (CAP) de los Estados con la finalidad de comunicar sus estrategias sobre cambio climático para el sector internacional de la aviación, incluyendo la asistencia necesaria para la implementación de acciones identificadas para reducir las emisiones de CO2 de la aviación, para su entrega previo al 41º período de sesiones de la Asamblea;</p> <p>g) los Estados que ya hayan enviado y actualizado sus CAP para establecer una asociación de colaboración (asociaciones de colaboración ACT-CORSIA) con otros Estados para desarrollen sus CAP y, en caso de contar con una asociación, continúen la participación y, en caso negativo, se unan al programa; y</p> <p>h) la Oficina Regional NACC de la OACI coordine con la Sede para asegurar un apoyo continuo a estos asuntos.</p>		

APÉNDICE B
DECLARACIÓN MINISTERIAL DE LA CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE LA COVID-19 “UNA VISIÓN COMPARTIDA PARA LA RECUPERACIÓN, RESILIENCIA Y SOSTENIBILIDAD DE LA AVIACIÓN MÁS ALLÁ DE LA PANDEMIA MUNDIAL”

[Adoptada en la Plenaria Ministerial (Clausura) el 22 de octubre de 2021]

Las ministras y ministros aquí reunidos;

– Reconociendo la persistencia de la crisis mundial sin precedentes provocada por la pandemia de COVID-19

y sus graves consecuencias sanitarias, sociales y económicas;

– Reconociendo asimismo que el sector de la aviación civil se ve profundamente afectado en el plano laboral y otros aspectos por los sucesivos brotes que restringen las posibilidades de viajar y obstaculizan la movilidad mundial, incluida la del personal clave para los servicios de transporte aéreo, así como la conectividad esencial y las cadenas de suministro, con las graves consecuencias que todo esto genera para la economía mundial;

– Reconociendo asimismo la función clave desempeñada por los servicios de transporte de carga aérea para la distribución mundial de suministros sanitarios críticos y el funcionamiento ininterrumpido de las cadenas de suministros esenciales;

– Destacando que la prioridad primera y más inmediata de la OACI es reforzar la cooperación entre los Estados con el fin de posibilitar la recuperación segura y eficiente de la aviación civil a la vez que se gestionan los riesgos sanitarios;

– Puntualizando que una aviación civil resiliente y sostenible es la vía irreversible hacia la recuperación y el crecimiento inclusivo, y para hacer frente al desafío que plantea el cambio climático;

– Enfatizando que todas las pasajeras y pasajeros deberían recibir un trato igualitario y poder viajar y que la vacunación no es requisito previo para viajar, si bien es altamente deseable como forma de facilitar la movilidad en condiciones seguras;

– Subrayando que deberían ofrecerse soluciones de viaje para todas y todos y que sean apropiadas para todo el público viajero, tomando en cuenta la disponibilidad de vacunas y los tipos de vacunas, para que ningún país se quede atrás en el proceso de recuperación mundial de la aviación;

– Recordando que todos los Estados son soberanos y responsables de las medidas sanitarias que dispongan dentro de sus territorios, y que están en libertad de aplicar medidas de mitigación de los riesgos cuando sea necesario con arreglo a su legislación nacional y obligaciones internacionales;

– Respaldao el trabajo del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) creado por el Consejo de la OACI, y destacando la importancia de que el transporte se rija por normas comunes, incluida la interoperabilidad de las aplicaciones digitales y su reconocimiento recíproco, y de extraer enseñanzas de la actual pandemia para mejor enfrentar otras crisis en el futuro; y

– Agradeciendo el trabajo en colaboración con la Organización Mundial de la Salud (OMS) para la gestión del riesgo sanitario en el sector de la aviación a lo largo de la pandemia de COVID-19, incluida la labor relativa a los certificados de vacunación, y considerando las conclusiones de los componentes de Seguridad Operacional y Facilitación de la Conferencia;

Adoptan la siguiente declaración:

1. Acogemos con satisfacción el liderazgo mundial de la OACI para facilitar la recuperación de la aviación tras la pandemia de COVID-19 y proveer a su resiliencia futura;

2. Nos comprometemos a adoptar medidas eficaces para prevenir la propagación del virus SARS-CoV-2 causante de la COVID-19 y de otras enfermedades transmisibles en los viajes aéreos internacionales, en

especial poniendo en práctica las orientaciones del CART de la OACI y alentando a los Estados a armonizar entre sí sus estrategias multicapa de gestión del riesgo para restablecer la conectividad internacional en condiciones seguras y facilitar la reactivación de la economía mundial como paso crítico para alcanzar nuestro objetivo de fortalecer la sostenibilidad social, económica y medioambiental de la aviación;

3. Nos comprometemos igualmente a desplegar una estrategia multicapa de gestión del riesgo para la aviación civil internacional que sea adaptable, proporcionada, no discriminatoria y basada en la evidencia científica, en estrecha cooperación y coordinación con el sector de salud pública, previendo para el transporte aéreo prácticas acordadas y tan armonizadas como sea posible, con criterios epidemiológicos y requisitos de pruebas de diagnóstico y vacunación de aceptación común, y con revisiones y controles periódicos y un oportuno intercambio de información entre los Estados; 4. Facilitaremos aún más el transporte por vía aérea de vacunas y del personal y los suministros sanitarios esenciales para colaborar con la lucha mundial contra la pandemia de COVID-19 y en otras crisis y emergencias, en especial en los países en desarrollo;

5. Confirmamos la importancia de dar apoyo al sector de la aviación, incluida la asistencia económica y financiera, a fin de preservar su funcionamiento y mantener los servicios esenciales sin dejar de proteger la lealtad comercial y la igualdad de oportunidades;

6. Nos comprometemos a mantener el flujo seguro, protegido y ordenado del tráfico aéreo con personal operacional en condiciones de desempeñar sus funciones, en particular las tripulaciones de vuelo y el personal de control del tránsito aéreo, así como aeronaves en condiciones de aeronavegabilidad;

7. Trabajaremos con la OACI y otras partes interesadas para procurar la interoperabilidad de las aplicaciones digitales y su reconocimiento recíproco y accesibilidad, y la transmisión y validación segura de los resultados diagnósticos y los certificados de vacunación y recuperación en el contexto de la pandemia para proteger la privacidad y los datos personales;

8. Nos comprometemos a promover, en la mayor medida posible, un enfoque armonizado e inclusivo para facilitar los viajes internacionales seguros, flexibilizando los requisitos de pruebas de diagnóstico y/o cuarentena aplicables al público pasajero con pauta completa de vacunación o recuperado y/o eximiendo de su cumplimiento, teniendo en cuenta las distintas circunstancias y políticas nacionales de cada Estado, de acuerdo con la política y las consideraciones técnicas de la OMS relativas a la aplicación de un enfoque basado en los riesgos para los viajes internacionales en el contexto de la COVID-19¹, y ofreciendo al mismo tiempo excepciones al público pasajero no vacunado. Esto posibilitará que trabajemos para reforzar la confianza del público viajero y reconstruir la aviación civil internacional sin comprometer la seguridad operacional;

9. Nos comprometemos a trabajar con socios internacionales sobre la base de las orientaciones de la OACI y la OMS en el establecimiento de corredores sanitarios bilaterales, regionales o multilaterales, u otros tipos de acuerdos o arreglos a tal efecto, en especial en lo que respecta al reconocimiento mutuo de vacunas, adoptando las medidas adicionales de mitigación de riesgos que se consideren necesarias;

¹ ² <https://www.who.int/publications/i/item/WHO-2019-nCoV-Risk-based-international-travel-2021.1>. En las consideraciones técnicas se señala que “las autoridades nacionales de los países de destino... pueden considerar eximir de las pruebas de detección del SARS-CoV-2 y/o los requisitos de cuarentena a viajeras y viajeros internacionales entrantes que:

- hayan recibido la pauta completa de vacunación, es decir, a quienes se ha administrado la última dosis recomendada de una de las vacunas contra la COVID-19 incluidas en la lista para uso en emergencias de la OMS o aprobadas por un organismo de reglamentación riguroso al menos dos semanas antes de viajar;

- tienen constancia de infección previa por SARS-CoV-2 confirmada por prueba de reacción en cadena de la polimerasa con transcripción inversa en tiempo real (rRT-PCR) realizada en los últimos seis meses y ya no son contagiosos con arreglo a los criterios de la OMS para poner fin al aislamiento de pacientes de COVID-19”.

-
10. Celebramos el trabajo que realiza la OACI en estrecha colaboración con la OMS para brindar orientación sobre una estrategia para levantar las medidas actuales de gestión del riesgo conforme se vaya aplacando la pandemia;
 11. Nos comprometemos a velar por que la OACI esté en condiciones de contribuir a una resiliencia duradera de la aviación internacional e incorporar las enseñanzas extraídas de esta pandemia y otras del pasado fortaleciendo su capacidad de respuesta ante las crisis y reexaminando y actualizando sus normas y métodos recomendados y textos de orientación según sea necesario;
 12. Reconocemos la contribución de la industria de la aviación al cambio climático y las dificultades que entraña este fenómeno para la resiliencia duradera, el desarrollo sostenible y el crecimiento futuro del sector de la aviación, y esperamos la 26ª Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP26)² y la reunión de alto nivel de la OACI para examinar la viabilidad de un objetivo ambicioso mundial de largo plazo para la aviación internacional³;
 13. Reconocemos igualmente la importancia de desarrollar mecanismos para ayudar a los Estados y a sus profesionales de la aviación y brindarles asistencia técnica para superar la pandemia de COVID-19 sin que nadie se quede atrás; y
 14. Nos comprometemos a aunar nuestros esfuerzos para reconstruir el sector de la aviación tan pronto como sea posible tras la pandemia de COVID-19, e invitamos al 41º período de sesiones de la Asamblea de la OACI a analizar los avances y determinar si se requieren otras acciones.

² A celebrarse en Glasgow, Reino Unido, del 31 de octubre al 12 de noviembre de 2021.

³ ⁴ A celebrarse en la OACI del 20 al 22 de julio de 2022.

**APÉNDICE C
 PROYECTOS RASG-PA**

Proyecto de implementación de Programa estatal de seguridad operacional (SPP)

Conclusión ESC37/01		
Qué	Cuándo	Quién
Con el fin de mejorar la implementación de un SSP efectivo entre los Estados CAR, la Reunión aprueba el Proyecto de Implementación del SSP descrito en el Apéndice A de este informe. (35,500 USD)	Inmediatamente	Marcelo Orellana

Proyecto de Implementación CAR/SAM “De Visual a PBN”

Conclusión ESC37/02		
Qué	Cuándo	Quién
Que, con el fin de validar y mejorar los resultados y las consecuencias del anterior Proyecto “Visual a PBN” realizado en la Región SAM, el RASG-PA aprueba el despliegue de un Proyecto mejorado en un aeropuerto de la Región CAR siguiendo el apoyo de México en los posibles aeropuertos candidatos de MMCB, MMAA, MMPR y similares, la Oficina Regional NACC de la OACI: a) coordinar con el Proyecto SAM “Visual a PBN” para realizar un despliegue similar al del Proyecto, pero incluyendo las lecciones aprendidas y las mejores prácticas observadas hasta el presente; b) trabajar con los socios de la industria y México en el mejor aeropuerto para el despliegue del Proyecto CAR; e c) informar a la Plenaria de la Reunión RASG-PA/12 sobre la planificación y el avance del despliegue del Proyecto.	Inmediatamente	Sereya Schotborgh

Proyecto CAR/SAM de Implementación de RST

Conclusión ESC37/03		
Qué	Cuándo	Quién
Respaldar el Proyecto CAR/SAM de Implementación del RST según el Apéndice sobre la ESC/37 - WP/07 y aprobar los fondos solicitados para las fases 0 y 1 del proyecto (15,000 USD)	Inmediatamente	Fabio Salvatierra ICAO NACC AGA RO

Proyecto CAR/SAM de IATA y OACI en apoyo al Plan de implementación detallado (DIP) del Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)

Conclusión ESC37/04		
Qué	Cuándo	Quién
Que la IATA y la OACI finalicen la medición de referencia descrita en la Fase I de este documento de trabajo para finales de 2022.	Inmediatamente	Fernando Rojas Javier Puente/Sereya Schotborgh

Competencia Lingüística

Decisión ESC37/02		
Qué	Cuándo	Quién
Que el PA-RAST evalúe el nivel de riesgo relacionado, y coordine con NACC y SAM una recomendación al ESC.	6 meses	Co-Presidentes del PA-RAST

Seguridad Operacional del Valle de México

Decisión ESC37/03		
Qué	Cuándo	Quién
El PA-RAST (junto con la RO NACC) se comprometerá con las autoridades de México para apoyar en la implementación de su plan de seguridad operacional para no duplicar esfuerzos. El PA-RAST presentará un proyecto al ESC si es necesario.	18 de Julio de 2022	Co-Presidentes del PA-RAST y Sereya Schotborgh

PROYECTOS CAR y CAR/SAM DEL GREPECAS – GREPECAS/19

PROYECTO		Referencias	COORDINADOR/A DE PROYECTO			PROGRAMA ASOCIADO		COORDINADOR/A DE PROGRAMA
ID	Título		Nombre	Estado Org. Int.	Contacto	ID	Nombre	
A1 CAR	Implementación de la navegación basada en el rendimiento (PBN)	B0-APTA, B0-FRTO, B0-CDO y B0-CCO	Riaaz Mohamed	Trinidad y Tabago	rmohammed@caa.gov.tt	A	Navegación Basada en la Performance (PBN)	Eddian Méndez, RO/ATM/SAR
B1 CAR	Mejorar el equilibrio de demanda y capacidad (DCB)	(B0-SEQ, B0-FRTO, B0-NOPS y B0 ACDM)	Greg Byus	Estados Unidos	Greg.Byus@faa.gov	B	Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM)	Eddian Méndez, RO/ATM/SAR
B2 CAR	Implementación del uso flexible del espacio aéreo (FUA)	-----	Greg Byus	Estados Unidos	Greg.Byus@faa.gov	B	Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM)	Eddian Méndez, RO/ATM/SAR
C CAR	Automatización y mejoramiento de la conciencia situacional ATM	(B0-RSEQ, B0-FICE, B0-SNET, B0-ASUR y B0-SURF)	Alex Rodriguez	Estados Unidos	Alex.rodriguez@faa.gov	C	Automatización y conciencia situacional ATM	Mayda Ávila, RO/CNS
D CAR	Infraestructura de comunicaciones tierra-tierra y aire-tierra	(B0-FICE y B0-TBO)	Layla Rodriguez	Cuba	laylarodriguez@aeronav.avianet.cu	D	Infraestructura de comunicaciones tierra-tierra y aire-tierra	Mayda Ávila, RO/CNS
F1 CAR SAM	Implementación de la seguridad operacional y certificación de aeródromo	(B0-SURF)	TBD	TBD	---	F	Aeródromos (AGA/AOP)	Jaime Calderón, Fabio Salvatierra, ROs/AGA
F2 CAR SAM	Planificación Aeroportuaria		TBD	TBD	---	F	Aeródromos (AGA/AOP)	Jaime Calderón, Fabio Salvatierra, ROs/AGA
F3 CAR SAM	Toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto (A-CDM)	B0-ACDM	Sady Beaumont	Perú	Sbeaumont@mtc.gob.pe	F	Aeródromos (AGA/AOP)	Jaime Calderón, Fabio Salvatierra, ROs/AGA
G CAR	Implementación del Plan Colaborativo AIM	DAIM-B1/1	Natasha Leonora-Belefanti	Curazao	nleonora-belefanti@icaonacc.org	G	Gestión de la información aeronáutica (AIM)	Raul Martínez, RO/AIM

Las actividades detalladas de estos Grupos de Tarea (ATFM, Optimización del espacio aéreo, Búsqueda y Salvamento (SAR), AIDC, Vigilancia, ASBU, AIM, AGA y MET) están disponibles en el sitio web: <https://www.icao.int/nacc/Pages/default.aspx>