



OACI

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

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

(NACC/DCA/09)

Informe Final

Puerto España, Trinidad y Tabago, 25 al 27 de junio de 2019

Preparado por la Secretaría

Julio de 2019

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 y de grupos de implementación regional	
Cuestión 3 del Orden del Día	3-1
Informe de rendición de cuentas de Ningún país se queda atrás (NCLB)/Programa Sistémico de Asistencia (SAP) NACC de la OACI	
3.1 Introducción al Programa de Asistencia Sistémica (SAP) NACC de la OACI	
3.2 Análisis y estado de la EI de los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados [relacionados con el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la OACI con un Enfoque de Observación Continua (CMA)]	
3.3. Análisis y estado de la EI del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) en las Regiones NAM/CAR	
3.4 Estado y avance en:	
3.4.1 Certificación de aeródromos en las Regiones NAM/CAR	
3.4.2 Resolución de deficiencias de navegación aérea	
3.4.3 Nivel de performance (naranja/rojo del año anterior)	
3.4.3.1 Avance proyectado del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)	
3.4.3.2 Actividades para resolver Preocupaciones significativas de	

Contenido	Página
seguridad operacional (SSC) y Preocupaciones significativas de seguridad de la aviación (SSec)	
3.4.3.3 Desarrollo de Investigación y prevención de accidentes (AIG) e implementación de Organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO)	
3.4.3.4 Actividades de Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) y Búsqueda y Salvamento (SAR)	
3.4.3.5 Avance en la implementación de la Navegación Basada en la Performance (PBN)	
3.4.4 Planificación y respuesta a contingencias	
3.5 Planificación general de la Oficina Regional NACC	
3.6 Promoción de la OACI a financiamiento de terceras partes gubernamentales y no gubernamentales para apoyar el desarrollo de la aviación de los Estados/región	
3.7 Resultados de los Centros de Instrucción NAM/CAR	
3.8 Impacto socio-económico de la aviación en las regiones NAM/CAR	
Cuestión 4 del Orden del Día	4-1
Necesidades y retos de la aviación mundial	
Cuestión 5 del Orden del Día	5-1
40º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI	
Cuestión 6 del Orden del Día	6-1
Implementación regional NAM/CAR de seguridad operacional/navegación aérea	
6.1. General	
6.2 Implementación de asuntos de seguridad operacional	
6.3 Implementación de asuntos de navegación aérea	
Cuestión 7 del Orden del Día	7-1
Implementación regional NAM/CAR de seguridad de la aviación/facilitación	
7.1 General	
7.2 Cuestiones de Implementación de seguridad de la aviación/facilitación	
Cuestión 8 del Orden del Día	8-1
Asuntos de protección al medioambiente	
Cuestión 9 del Orden del Día	9-1
Asuntos de transporte aéreo	
Cuestión 10 del Orden del Día	10-1
Otros asuntos	

RESEÑA

ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

La Novena Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/9) se llevó a cabo en el hotel Hyatt Regency en Puerto España, Trinidad y Tabago, del 25 al 27 de junio de 2019.

ii.2 Ceremonia inaugural

El Sr. Francis Regis Director General de Aviación Civil de Trinidad y Tabago dio la bienvenida a los participantes e hizo hincapié de esta reunión para el cumplimiento eficaz con las SARPS de la OACI. El Capt. Thomas E. Lawrence, Presidente de la Autoridad de Aviación Civil de Trinidad y Tabago dio un discurso con un panorama sobre la estrategia NACC Ningún país se queda atrás (NCLB) y sus metas. La Dra. Fang Liu, Secretaria General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), dio el discurso de apertura sobre la importancia de la aviación en el desarrollo socio-económico de los Estados, agradeció a los Directores por su compromiso con el Programa de Asistencia Sistémica los de los Estados, informó a la Reunión de los diferentes eventos relevantes 2019 de la OACI y agradeció a Trinidad y Tabago por ser anfitrión de la reunión. El Honorable Rohan Sinanan, Ministro de Obras y Transporte de Trinidad y Tabago dio la bienvenida a los participantes a su país e inauguró oficialmente la reunión.

ii.3 Organización de la Reunión

La Reunión NACC/DCA/9 se llevó a cabo con la participación del Presidente, Sr. Francis Regis, Director General de Aviación Civil, Autoridad de Aviación Civil de Trinidad y Tabago, 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, la Sra. Mayda Ávila, Especialista Regional en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia, y el Sr. Fernando Camargo, Especialista Regional en Asistencia Técnica, todos de la Oficina NACC de la OACI.

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

- Sr. Meshesha Belayneh, Subdirector, Dirección de Cooperación Técnica
- Sr. Ignacio Iglesia, Jefe, Unidad de Implementación de Proyectos, Dirección de Cooperación Técnica
- Mr. Mustapha Chaouki, Asistente del Director, Dirección de Transporte Aéreo

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. La Reunión formó grupos Ad hoc para realizar trabajo adicional en temas específicos del orden del día.

ii.6 Orden del Día

Cuestión 1

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

Cuestión 2

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

Cuestión 3

del Orden del Día: Informe de rendición de cuentas de Ningún país se queda atrás (NCLB)/Programa Sistémico de Asistencia (SAP) NACC de la OACI

Cuestión 4

del Orden del Día: Necesidades y retos de la aviación mundial

Cuestión 5

del Orden del Día: 40º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI

Cuestión 6

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

Cuestión 7

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

Cuestión 8

del Orden del Día: Asuntos de protección al medioambiente

Cuestión 9

del Orden del Día: Asuntos de transporte aéreo

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, 1 Estado de la Región MID, y 11 Organizaciones Internacionales/industria, con un total de 95 delegados como se indica en la lista de participantes.

ii.8 Conclusiones y Decisiones

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

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

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

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

ii.8.1 Lista de Conclusiones

Número	Título	Página
9/01	APOYO A LOS ESTADOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN MARCO DE REFERENCIA OPERACIONAL Y NORMATIVO PARA OPERACIONES SISTEMA(S) DE AERONAVE NO TRIPULADA (UAS) Y SISTEMAS DE AERONAVE PILOTADA A DISTANCIA (RPAS)	2-1
9/03	MEJORA EN LA ASISTENCIA DEL SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SOS) A LOS ESTADOS NACC	3-3
9/04	PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO DEL BID	3-5
9/05	ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL MEJORAMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS, ACTUALIZACIÓN DEL SISTEMA Y LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS MEJORAS POR BLOQUES DEL SISTEMA DE AVIACIÓN	3-6
9/07	NECESIDADES DE INSTRUCCIÓN DE LOS ESTADOS Y DE LA REGIÓN	3-8
9/08	SEGUIMIENTO A TEMAS RELEVANTES DE LA REUNIÓN NACC/DCA	3-9
9/09	IMPLEMENTACIÓN DE PLANES MUNDIALES DE LA OACI	4-2
9/10	PROTECCIÓN LEGAL DE LA INFORMACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL	6-3
9/11	APOYO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SSP	6-4
9/12	MEJORAS DE GREPECAS	6-5
9/13	PUNTO FOCAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE LOS ESTADOS	6-6
9/14	IMPLEMENTACIÓN DE MEJORAS EN AIG	6-7
9/15	MEJORA DE ESFUERZOS Y ACTIVIDADES ANTE CONTINGENCIAS	6-8
9/18	REVISIÓN DEL DESEMPEÑO DE E/CAR/CATG/WG Y E/CAR/NTG	6-11
9/19	PLAN DE ASISTENCIA AVSEC CONFORME AL SAP NACC DE LA OACI	7-2
9/20	REVISIÓN Y MEJORAS DE LA AUDITORÍA USAP	7-3

Número	Título	Página
9/21	EVALUACIÓN DE IMPLICACIONES DE COSTOS PARA LOS ESTADOS POR LA ENMIENDA 17 AL ANEXO 17	7-5
9/22	ASISTENCIA AVSEC A LOS ESTADOS COORDINADA POR LA TSA/OFICINA NACC DE LA OACI	7-5
9/23	IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA PROGRAMA DE IDENTIFICACIÓN DE VIAJEROS (TRIP) Y DEL DIRECTORIO DE CLAVES PÚBLICAS (PKD) DE LA OACI	7-6

ii.8.2 Lista de Decisiones

Número	Título	Página
9/02	APROBACIÓN DE LAS CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN ANI/WG/5	2-2
9/06	APROBACIÓN DEL INFORME DE LA NAM/CAR/CATC/WG/5	3-7
9/16	EXTENSIÓN DEL CONTRATO MEVA DURANTE DOS AÑOS MÁS	6-9
9/17	APROBACIÓN DE LA NUEVA ESTRUCTURA DE ANI/WG	6-10

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-2019-naccdca9.aspx>

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/01 Rev	1	Orden del día y horario	24/06/19	Secretaría
NE/02	2	Seguimiento a las Conclusiones y Decisiones Vigentes de Reuniones NACC/DCA	16/04/19	Secretaría
NE/03	2	Seguimiento a las Conclusiones de la Quinta Reunión del Grupo de Trabajo sobre Implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG/05)	13/06/19	Secretaría
NE/04	10	Siguiente Reunión NACC/DCA	29/04/19	Secretaría
NE/05	10	Cuotas Por Pagar a la OACI por los Estados	07/06/19	Secretaría
NE/06	7.2	Conclusiones y Decisiones Adoptadas en la Novena Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR y SAM OACI/CLAC (AVSEC/FAL/RG/9)	14/05/19	Secretaría
NE/07	8	Novedades en la OACI relativas al medio ambiente — cambio climático	21/05/19	Secretaría
NE/08	7.2	Informe sobre las actividades de asistencia para la seguridad de la aviación y creación de capacidad	21/05/19	Secretaría
NE/09	9	Labor de la OACI para el desarrollo económico del transporte aéreo	21/05/19	SecretaríaA

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/10	8	Novedades en la OACI con respecto al medioambiente — distintas al cambio climático	21/05/19	Secretaría
NE/11	7.2	Novedades relativas a los Programas de Facilitación	21/05/19	Secretaría
NE/12	5	Notas de Centroamérica	31/05/19	Nicaragua
NE/13	5	Áreas de interés para los Estados Unidos en la Cuadragésima reunión de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	04/06/19	Estados Unidos
NE/14	6.2	Estándar internacional para la aviación corporativa	11/06/19	Bermuda e IBAC
NE/15	6.1	Implementación de gestión del cambio en el desarrollo de proyectos para los servicios de navegación aérea	14/06/19	República Dominicana
NE/16	10	Integración de procesos de instrucción. Una nueva estrategia para mejorar la eficiencia del entrenamiento	14/06/19	República Dominicana
NE/17	6.3	Capacitación Sobre Gestión de la Navegación Basada en la Performance	17/06/19	República Dominicana
NE/18	7	Implementación del Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP)		Estados Unidos
NE/19	3.7	Informe de la quinta reunión del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de instrucción de aviación civil (NAM/CAR/CATC/WG/5)	19/06/19	Relator del NAM/CAR/CATC/WG
NE/20	5	Notas de Canadá	20/06/19	Canadá
NE/21	3.6	Panorama de USTDA	20/06/19	USTDA
NE/22	5	Notas con asuntos de interés presentadas por Nicaragua y los estados miembros de COCESNA en el 40° periodo de sesiones de la asamblea	21/06/19	Nicaragua

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/01 Rev. 2	--	Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Presentaciones	25/06/19	Secretaría
NI/02	2	Conclusiones y Decisiones Vigentes de Reuniones de Grupos de Implementación Regional	17/04/19	Secretaría
NI/03	10	Calendario provisional de eventos para 2020 de la Oficina Regional NACC de la OACI	21/05/19	Secretariat
NI/04	7.1	Novedades en la seguridad de la aviación	21/05/19	Secretaría

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
IP/05	6.3	Automatic Dependent Surveillance – Broadcast Out: Ensuring Preparedness for the 2020 Equipage Mandate (disponible únicamente en inglés)	17/06/19	Estados Unidos
IP/06	6.3	Overview of the FAA’s Operational Evaluation of Space-Based ADS-B In the Caribbean (disponible únicamente en inglés)	17/06/19	Estados Unidos
IP/07	6.3	Air Navigation Services Safety Oversight Workshop (disponible únicamente en inglés)	17/06/19	Estados Unidos
NI/08	10	Creación de capacidad en materia de recursos humanos especializados para el sector aeronáutico	17/06/19	República Dominicana
NI/09	10	Colaboración y Aportes Regionales Referidos a la Instrucción Aeronáutica	17/06/19	República Dominicana
IP/10	7.2	Cybersecurity in French General Direction of Civil Aviation (DGAC) (disponible únicamente en inglés)	18/06/19	Francia
IP/11	8	CORSIA Implementation in France and its territories (disponible únicamente en inglés)	18/06/19	France
NI/12	10	Iniciativas implementadas en la República Dominicana en materia de igualdad de género en aviación	19/06/19	República Dominicana
IP/13	4	6 th Edition of Global Air Navigation Plan (GANP)	23/06/19	Secretariat
IP/14	3.2	Project Proposal: improvement of the safety oversight system (SOS) assistance to the NACC States (disponible únicamente en inglés)	24/06/19	Secretariat
IP15	5	Proposed U.S. Working And Information Papers For The 40th ICAO Assembly (disponible únicamente en inglés)	25/06/19	United States
NI/16	10	Corporación Centroamericana De Servicios De Navegación Aérea (COCESNA) 60 Años de Servicio Al Transporte Aéreo Internacional	25/06/19	COCESNA

PRESENTACIONES

Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
1	3	ICAO NACC Regional Office Annual Accountability and Performance Report (disponible únicamente en inglés)	Secretaría
2	7	Reforzando el Sistema de Monitoreo Estatal de Seguridad	Secretaría
3	6.2	Iniciativas de seguridad operacional para perfeccionar datos de seguridad operacional: Eficacia del Sistema de Monitoreo e información de Seguridad Operacional (SIMS)/RST	Secretaría
4	5	40o periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI –Sesiones de trabajo para los Estados	Secretaría
5	6.2	Investigación y Prevención de Accidentes e Incidentes (AIG) en la Región CAR	Secretaría

PRESENTACIONES			
Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
6	6.3	Revisión del Desempeño de los Grupos de Implementación Regional	Secretaría
7	6.2	Avance en la estrategia de implementación del Programa de Seguridad Estatal (SSP) para las Regiones NAM/CAR para 2018-2023	Secretaría
8	6.3	ARMS – Sistema Multisensor anti RPAS	INDRA
9	4	Dirección de Cooperación Aérea	Secretaría
10	4	Plan Global para la seguridad operacional de la aviación GASP 2020 – 202	Secretaría
11	6.2	Mejoras a RASG-PA y perfeccionamiento de la seguridad operacional – Coordinación entre GREPECAS y RASG-PA	Secretaría
12	9	Dominican Republic Case Study (disponible únicamente en inglés)	Secretaría
13	6.2	Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes (ANIA)	Nicaragua
14	10	737 MAX Update (disponible únicamente en inglés)	Estados Unidos
15	3.6	Developing a more Efficient, affordable and Safe Aviation Sector (disponible únicamente en inglés)	IADB
16	3.8	Sustainable Socio-Economic Benefit of Aviation to States and their Citizens (disponible únicamente en inglés)	Secretariat
17	6.2	Collaborative Safety Team- Safety Matters (disponible únicamente en inglés)	IATA
18	6.2	Contingency Coordination Team (disponible únicamente en inglés)	IATA

LISTA DE PARTICIPANTES

BAHAMAS

1. Charles Beneby

BARBADOS

2. Tracey Forde-Bailey

BELIZE/BELICE

3. Gilberto Orlando Torres

BERMUDA

4. Peter Adhemar

5. Karolyn Darrell-Burgess

COSTA RICA

6. Guillermo Hoppe

7. Andrea Jiménez

8. Fernando Zeledón

CUBA

9. Armando Daniel López

10. Orlando Nevot González

11. Alex González García

12. Ana Martínez Noris

DOMINICA

13. Denise Edwards

14. Benoit Bardouille

15.

DOMINICAN REPUBLIC/REPÚBLICA DOMINICANA

16. Alejandro Herrera

17. Santiago Rosa Martínez

18. Betty Castaing

19. Johann Estrada

20. Juan César Thomas

ECCAA

21. Donald McPhail

22. Charles Anthony Meade

23. Sylvester Dardaine

EL SALVADOR

24. Mauricio Rivas

FRANCE / FRANCIA

25. Frederic Guignier

26. Jerome Journet

27. Ravo Randria

HAITI / HAITÍ

28. Olivier Jean

29. Jacques Boursiquot

JAMAICA

30. Nari Williams-Singh

MEXICO/MÉXICO

31. Rodrigo Vásquez

NICARAGUA

32. Carlos Salazar

33. Leonidas Duarte

34. Uwe Cano

35. César Jirón

36. Guillermo Guido

SAINT KITTS AND NEVIS/SAN KITTS Y NEVIS

37. Kaye Bass

38. Royston Wayne Griffin

TRINIDAD AND TOBAGO/TRINIDAD Y TABAGO

- 39. Francis Regis
- 40. Thomas E. Lawrence
- 41. Rohan Garib
- 42. Kingsley Herreira
- 43. Alexis Brathwaite
- 44. Ricardo Henry
- 45. Riaaz Mohammed
- 46. Sandra Warner
- 47. Areefa Khan-Labban
- 48. Karen Boodan
- 49. Aylette Wright-Paul
- 50. Claude Cournand
- 51. Chamyantie Lal

UNITED ARAB EMIRATES / EMIRATOS ÁRABES UNIDOS

- 52. Aysha Alhameli
- 53. Saif Mohammed Al Suwaidi
- 54. Saeed Alsuwaidi

UNITED KINGDOM / REINO UNIDO

- 55. Maria Boyle
- 56. Mark Baker

UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS

- 57. Carl Burleson
- 58. Thomas Carter
- 59. Christopher Rocheleau
- 60. Christopher Barks
- 61. Mr. David Higginbotham
- 62. Michael Polchert
- 63. Alex Rodriguez
- 64. Michelle Westover
- 65. Andrew Karasick
- 66. Josue Diaz
- 67. Matthew Cummins

AERONAV INC

- 68. Michel Roy

AIREON

- 69. Peter Cabooter
- 70. Ana Persiani

CANSO

- 71. Ben Brooks

COCESNA

- 72. Juan Carlos Trabanino
- 73. Manuel Cáceres
- 74. Mario Martínez
- 75. Gabriel Quirós
- 76. Marco Ospina
- 77. Eveling Arauz

IATA

- 78. José Ruiz
- 79. Annaleen Lord

IBAC

- 80. Kurt Edwards

IDB / BID

- 81. Marcelo Alejandro Consolo

INDRA

- 82. Guillermo Roselló Massa

EMPIC

- 83. Jörg K. Kottenbrink
- 84. Nigel Coules

LOON

- 85. Franklin Hoyer
- 86. Wajahat Beg

WING AVIATION

87. Ben Brooks

ICAO / OACI

88. Fang Liu

89. Melvin Cintron

90. Meshesha Belayneh

91. Julio Siu

92. Ignacio Iglesia

93. Mayda Ávila

94. Mustapha Chaouki

95. Fernando Camargo

INFORMACIÓN DE CONTACTO

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
BAHAMAS		
Charles Beneby Director General	Civil Aviation Authority	Tel. + 242 397 4714 E-mail Charles.beneby@bcaa.gov.bs
BARBADOS		
Tracey Forde-Bailey Director of Civil Aviation	Civil Aviation Department	Tel. + 12465350001 E-mail tracey.forde-bailey@barbados.gov.bb
BELIZE/BELICE		
Gilberto Orlando Torres Deputy Director of Civil Aviation	Department of Civil Aviation	Tel. + 501-225-2052 E-mail gilberto.torres@civilaviation.gov.bz
BERMUDA		
Peter Adhemar Director of Operations	Civil Aviation Authority	Tel. + 1441 299 8601 E-mail pnadhemar@bcaa.bm
Karolyn Darrell-Burgess Safety Oversight Advisor	Civil Aviation Authority	Tel. + 1441 2998616 E-mail kadburgess@bcaa.bm
COSTA RICA		
Guillermo Hoppe Pacheco Director General	Dirección General de Aviación Civil	Tel. + 506 2242 8000 E-mail ghoppe@dgac.go.cr
Andrea Jiménez Sánchez Inspector de Operaciones	Dirección General de Aviación Civil	Tel. + 506 2242 8000 E-mail ajimenezs@dgac.go.cr
Fernando Zeledón Gestor de Vigilancia ATS-	Dirección General de Aviación Civil	Tel. + 506 2242 8000 E-mail fzeledon@dgac.go.cr
CUBA		
Armando Daniel López Presidente	IACC	Tel. + 537 8381140 E-mail Presidencia@iacc.avianet.cu
Orlando Nevot González Director de Aeronavegación	IACC	Tel. + 537 8381121 E-mail Orlando.nevot@iacc.avianet.cu
Alex González García Chief Executive Officer	Official of Embassy of Cuba in Trinidad and Tobago	Tel. + 1 868 731-1295 E-mail embajada@tt.embcuba.cu

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Ana Martínez Noris Official Embassy of Cuba	Official of Embassy of Cuba in Trinidad and Tobago	Tel. + 1 868 633-3268 E-mail embajada@tt.embcuba.cu
DOMINICA		
Denise Edwards Permanent Secretary	Ministry of Public Works, Water Resource Management & Ports	Tel. + 767 235 4009 E-mail edwardsdm@dominica.gov.dm
Benoit Bardouille Chief Executive Officer	Dominica Air and Sea Ports Authority	Tel. + 767 255 9100 E-mail ceo@daspa.dm
DOMINICAN REPUBLIC/REPÚBLICA DOMINICANA		
Alejandro Herrera Director General	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. + +18092744322 E-mail Alejandro.herrera@idac.gov.do
Santiago Rosa Martínez Sub Director General	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. +18092744322 E-mail srosa@idac.gov.do
Betty Castaing Directora Planificación y Desarrollo	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. + 18092744322 E-mail bcastaing@idac.gov.do
Johann Estrada Director Vigilancia Seguridad Operacional	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. +18092744322 E-mail jestrada@idac.gov.do
Juan César Thomas Director ASCA	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. + 18092744322 E-mail jthomas@asca.edu.do
ECCAA		
Donald McPhail Director General	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	Tel. + 268-462-3401 E-mail contact@eccaa.aero ; dmcphail@eccaa.aero
Charles Anthony Made Director – Air Navigation Services	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	Tel. + 268-462-0000 E-mail contact@eccaa.aero OR ameade@eccaa.aero
Sylvester Dardaine Director – Flight Safety	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	Tel. + 268-462-0000 E-mail contact@eccaa.aero sdardaine@eccaa.aero
EL SALVADOR		
Mauricio Eduardo Rivas Rodas Director Ejecutivo Interino	Autoridad de Aviación Civil	Tel. + 503 25654463 E-mail mrodas@aac.gov.sv
FRANCE / FRANCIA		
Frederic Guignier Director	French West Indies and French Guyana Civil Aviation	Tel. + +596 (0) 696111316 E-mail frederic.guignier@aviation- civile.gouv.fr

NACC/DCA/9
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 3

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Jerome Journet Director	French West Indies and French Guyana Air Navigation Services	Tel. + 596 (0) 696705147 E-mail Jerome.journet@aviation- civile.gouv.fr
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
HAITI / HAITÍ		
Olivier Jean Director General	Office National De L'aviation Civile	Tel. + 509 29102229 E-mail Olivier.jean@ofnac.gouv.ht
Jacques Boursiquot International Coordinator	Office National De L'aviation Civile	Tel. + 509 2910 2229 E-mail Jacques.boursiquot@ofnac.gouv.ht
JAMAICA		
Nari Williams-Singh Director General	Civili Aviation Authority	Tel. + 876 960 3948 E-mail nari.williams-singh@jcaa.gov.jm
MEXICO		
Rodrigo Vásquez Director General	Dirección General de Aviación Civil	Tel. + 55-572393-00 Ext. 18000 E-mail ; rodrigo.vasquez@sct.gob.mx
NICARAGUA		
Carlos Salazar Director General	INAC	Tel. + 505 227 68587 E-mail dg@inac.gob.ni ; capacitación@inac.gob.ni
Leonidas Duarte Asesor de Asuntos Jurídicos	INAC	Tel. + 505 227 68587 E-mail dg@inac.gob.ni ; capacitación@inac.gob.ni
Uwe Cano Coordinador SSP	INAC	Tel. + 505 227 68587 E-mail dg@inac.gob.ni ; capacitación@inac.gob.ni
César Jirón Responsable de Facilitación–FAL	INAC	Tel. + 505 227 68587 E-mail dg@inac.gob.ni ; capacitación@inac.gob.ni
Guillermo Guido Director, ANIA	INAC	Tel. 505 22332907 E-mail guidoyesca@yahoo.com
SAINT KITTS AND NEVIS / SAN KITTS Y NEVIS		
Kaye Bass Permanent Secretary	Ministry of Foreign Affairs and Aviation	Tel. + 1869 467 1155 E-mail kaye.bass@mofa.gov.kn
Royston Wayne Griffin Civil Aviation Officer	Ministry of Foreign Affairs and Aviation	Tel. + 1869 669 5299 E-mail civilaviationaffairs@gmail.com

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
TRINIDAD AND TOBAGO / TRINIDAD Y TABAGO		
Francis Regis Director General of Civil Aviation	Civil Aviation Authority	Tel. + 1868-668-8222 E-mail fregis@caa.gov.tt
Thomas E. Lawrence Chairman	Civil Aviation Authority	Tel. + 868-668-8222 x 2205 E-mail telawrence@caa.gov.tt
Rohan Garib Executive Manager Air Navigation Services	Civil Aviation Authority	Tel. + 1 868 668-8222 ext 2501 E-mail rgarib@caa.gov.tt
Kingsley Herreira Executive Manager Safety Regulation (Ag)	Civil Aviation Authority	Tel. + 18686688222 EXT: 2122 E-mail kherreira@caa.gov.tt
Alexis Brathwaite Manager ATS and ANS Safety	Civil Aviation Authority	Tel. + 1-868-669-4806 Ex: 2504 E-mail ABrathwaite@caa.gov.tt
Ricardo Henry Manager, Air Transport Economic Regulation	Civil Aviation Authority	Tel. + 668-8222 EXT 2159 E-mail rhenry@caa.gov.tt
Riaaz Mohammed Manager ANS Planning & Development	Civil Aviation Authority	Tel. + 668-8222 EXT 2544 E-mail rmohammed@caa.gov.tt
Areefa Khan-Labban Health, Safety, Security & Environment Officer	Civil Aviation Authority	Tel. + 668-8222 EXT 2187 E-mail akhan@caa.gov.tt
Sandra Warner Corporate Secretary / Legal Officer	Civil Aviation Authority	Tel. + 668-8222 EXT 2182 E-mail swarner@caa.gov.tt
Karen Boodan Assistant Solicitor General	Civil Aviation Authority	Tel. + 1-868-223-2452 EXT 2320 E-mail kboodan@ag.gov.tt
Andre O'Brien Manager Flight Standards	Civil Aviation Authority	Tel. + 1-868-668 8222 Ext. 2109 E-mail aobrien@caa.gov.tt
Aylette Wright-Paul Manager, Government and industry affairs	Caribbean Airlines	Tel. + 1-6693000 Ext. 2216 E-mail aylette.paul@caribbean-airlines.com
Claude Cournand Manager, Regulations and compliance (ag)	Civil Aviation Authority	Tel. + 1-868-7216715 E-mail ccournand@caa.gov.tt
Chamyantie Lal Foreign Service Official	Ministry of Foreign and CARICOM Affairs	Tel. + 1 868 782 2694 E-mail lalc@foreign.gov.tt
Nirvana Gabriel Acting Executive Manager Corp. Services	Civil Aviation Authority	Tel. + 1 868 725 1700 E-mail ngabriel@caa.gov.tt

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
UNITED ARAB EMIRATES / EMIRATOS ÁRABES UNIDOS		
Aysha Alhameli Permanent Representative of the UAE	Council of ICAO	Tel. + 1 514 954 5753 E-mail uae@icao.int
Saif Mohammed Al Suwaidi Director General	General Civil Aviation Authority	Tel. + 9712 4054 483 E-mail dg@gcaa.gov.ae
Saeed Mohammed Al Suwaidi Manager, DG office and Customer Happiness	General Civil Aviation Authority	Tel. + 9712 4054 483 E-mail jabusaid@gcaa.gov.ae
UNITED KINGDOM / REINO UNIDO		
Maria Boyle CEO	Air Safety Support International Limited	Tel. + 44 1293 214 041 E-mail maria.boyle@airsafety.aero
Mark Baker Safety Development Manager	Air Safety Support International Limited	Tel. + 44 1293 214 046 E-mail mark.baker@airsafety.aero
UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS		
Carl Burleson Acting Deputy Administrator	Federal Aviation Administration	Tel. + 202 267-8111 E-mail carl.burleson@faa.gov
Thomas Carter U.S. Representative to ICAO	Department of State	Tel. + 1 514-954-8304 E-mail usa@icao.int
Christopher Rocheleau Executive Director, Office of International Affairs	Federal Aviation Administration	Tel. + 1 202 267-1000 E-mail chris.rocheleau@faa.gov
Christopher Barks Director, Western Hemisphere Office	Federal Aviation Administration	Tel. + 507-317-5370 E-mail christopher.barks@faa.gov
Mr. David Higginbotham Manager, International Policy Branch, Aircraft Certification Service	Federal Aviation Administration	Tel. + E-mail david.higginbotham@faa.gov
Michael Polchert Air Traffic Organization Manager, Americas and ICAO	Federal Aviation Administration	Tel. + 1 202 267-1008 E-mail michael.polchert@faa.gov
Alex Rodriguez Senior Representative for the Caribbean, Guyana and Suriname	Federal Aviation Administration	Tel. + 1 305-716-1270 E-mail alejandro.rodriguez@faa.gov
Michelle Westover Foreign Affairs Specialist	Federal Aviation Administration	Tel. + 1 202 267-0952 E-mail michelle.westover@faa.gov
Andrew Karasick Manager, Multilateral Engagement Branch	Transportation Security Administration	Tel. + 571 227-2723 E-mail Andrew.Karasick@tsa.dhs.gov

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Josue Díaz Transportation Security Administration Representative (TSAR)	Transportation Security Administration	Tel. + 1 571 227 3954 E-mail Josue.diaz@tsa.dhs.gov
Matthew Cummins Transportation Security Administration Representative (TSAR)	Transportation Security Administration	Tel. + 1 954 874-7122 E-mail Matt.Cummins@tsa.dhs.gov
AERONAV INC		
Michel Roy Co president	Aeronav Inc	Tel. + 151489130929 E-mail mroy@aerogroup.com
AIREON		
Peter Cabooter Vice president, Customer Affairs	Aireon	Tel. + 32 472-59-3149 E-mail Peter.cabooter@aireon.com
Ana Persiani Regional Director, Latin America and Caribbean	Aireon	Tel. + 480 427-5658 E-mail Ana.persiani@aireon.com
COCESNA		
Juan Carlos Trabanino Presidente Ejecutivo	COCESNA	Tel. + 502 47041750 E-mail juan.trabanino@cocesna.org
Manuel Cáceres Director	ACSA	Tel. + 506-2435-7680 E-mail manuel.caceres@cocesna.org
Mario Rubén Martínez Guardado Director	ICCAE	Tel. + 503 2505-3800 E-mail mario.martinez@cocesna.org
Gabriel Quirós Director	ACSNA	Tel. + 503 2275 7090 ext. 1501 E-mail Gabriel.quiros@cocesna.org
Marco Ospina Consultor Internacional	COCESNA	Tel. 502 2260 6422 /EXT. 2301 E-mail marco.ospina@cocesna.org
Eveling Arauz Asesora Legal	COCESNA	Tel. 505 22331115 E-mail eveling.arauz@cocesna.org
EMPIC		
Jörg K. Kottenbrink Chief Executive	EMPIC GmbH	Tel. + 49 9131 877 300 E-mail joerg.kottenbrink@empic.aero
Nigel Coules Business Development	EMPIC GmbH	Tel. + 49 9131 877 300 E-mail nigel.coules@empic.aero
IATA		

NACC/DCA/9
Lista de Participantes – Información de Contacto

iv – 7

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Jose Antonio Ruiz Director Safety and Flight Ops. Las Americas Region	IATA	Tel. + 1 305 326 3770 E-mail ruizjo@iata.org
Annaleen Lord Area Manager, Caribbean	IATA	Tel. + 786-413-1038 E-mail bobba@iata.org
David Hernandez	IATA	Tel. + 786-413-1038 E-mail
IBAC		
Kurt Edwards Director General	International Business Aviation Council	Tel. + 1 202 834 7187 E-mail kedwards@ibac.org
INDRA		
Guillermo Roselló Massa Director de Tráfico Aéreo	INDRA	Tel. + 52 (55) 91261197 E-mail grosello@indracompany.com
LOON		
Franklin Hoyer Consultant	LOON	Tel. + 11 221-2078 E-mail fhoyer@loon.com
Wajahat Beg Head of Overflights, LOON LLC	LOON	Tel. + 1 650 695 2058 E-mail wajahatb@loon.com
Wing Aviation		
Ben Brooks Public Policy	Wing Aviation	Tel. + 1 650 495 4268 E-mail benbrooks@wing.com
ICAO / OACI		
Fang Liu Secretary General Secretaria General	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	
Melvin Cintron Regional Director Director Regional	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail icaonacc@icao.int
Meshesha Belayneh Deputy Director, Technical Cooperation Bureau	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + 1 514 954-8066 E-mail mbelayneh@icao.int
Julio Siu Deputy Regional Director Director Regional Adjunto	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail jsiu@icao.int
Ignacio Iglesia Head, Project Implementation Unit in FOS	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + 15149548219 Ext 8348 E-mail iglesia@icao.int

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Mayda Ávila Regional Officer, Communications, Navigation and Surveillance Especialista Regional en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail mavila@icao.int
Mustapha Chaouki Assistant to Director, ATB	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + 1-514-954-8219 ext. 8398 E-mail cmustapha@icao.int
Fernando Camargo Regional Officer, Technical Assistance Especialista Regional en Asistencia Técnica	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail fcamargo@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., invitando a la Reunión a aprobar el orden del día y horario provisionales e hizo referencia a la NI/01 Rev. 2, la cual contiene la lista de documentación relacionada. La Reunión aprobó el orden del día y el horario con cambios menores.

Cuestión 2

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

2.1 Bajo la NE/02, LA Reunión revisó la lista de Conclusiones y Decisiones válidas de las reuniones NACC/DCA anteriores (Conclusión 7/3, y todas las relacionadas con la reunión NACC/DCA/8). De esta revisión, la Reunión concluyó que todas las conclusiones válidas de la NACC/DCA/8 fueron consideradas como finalizadas, a excepción de la Conclusión 8/10 que se encuentra pendiente de seguimiento con IATA. Las siguientes conclusiones fueron invalidadas:

- Conclusión 7/3, invalidada por la Conclusión NACC/DCA/09/05, y
- Conclusión 8/1, invalidada por la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/09/01	APOYO A LOS ESTADOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN MARCO DE REFERENCIA OPERACIONAL Y NORMATIVO PARA OPERACIONES SISTEMA(S) DE AERONAVE NO TRIPULADA (UAS) Y SISTEMAS DE AERONAVE PILOTADA A DISTANCIA (RPAS)
Qué: Que, considerando la amable asistencia de Estados Unidos para liderar las actividades sobre UAS/RPAS en la Región CAR para la operación apropiada de UAS y RPAS dentro del espacio aéreo CAR y las operaciones aeroportuarias correspondientes: a) Estados Unidos designe a más tardar el 30 de agosto de 2019 a un Especialista en la Materia (SME) para trabajar con la Oficina Regional NACC de la OACI en la asistencia de las operaciones UAS/RPAS en la Región CAR; y b) considerando las recomendaciones del próximo taller UAS/RPAS en la Oficina Regional NACC de la OACI, los Estados, con el apoyo del SME de la FAA presenten su avance en la implementación de las recomendaciones del taller y otras acciones conducidas para asegurar las operaciones UAS/RPAS en la Región CAR a más tardar a la reunión NACC/DCA/10.	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: Asegurar las operaciones UAS/RPAS en el espacio aéreo CAR y las operaciones aeroportuarias correspondientes.	
Cuándo: Reunión NACC/DCA/10	Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:	Estados Unidos, OACI y los Estados

2.2. Bajo la NE/03 sobre las reuniones de los grupos de implementación, la Reunión fue informada sobre los resultados de la Quinta Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR y sus proyectos de conclusión.

2.3 La Secretaría proporcionó una corta revisión sobre cada conclusión:

1. los Estados deberían apoyar el mecanismo de implementación MET y la operación de seguridad operacional al compartir información MET
2. para apoyar la implementación PBN, los Estados trabajarán en las distintas actividades bajo las actividades del Grupo de Tarea PBN
3. un nuevo grupo de tarea se creó recientemente para apoyar cada actividad de búsqueda y salvamento (SAR) para mejorar la implementación nacional la implementación nacional y regional SAR
4. sobre la implementación ADS-B, se invitó a la Reunión a trabajar en las acciones propuestas para asegurarla a más tardar el 1 de enero de 2020
5. la Reunión fue invitada a apoyar el plan de contingencia ATM a nivel nacional y regional
6. los Estados miembros MCAAO fueron invitados a aprovechar las actividades MCAAP a proporcionar información sobre sus necesidades de instrucción y apoyo para la implementación de navegación a más tardar el 2020.
7. La Reunión fue informada sobre el final de las actividades del Grupo de Tarea AMHS y las nuevas actividades para coordinar y el desarrollo de la prueba XML a través de la plataforma AMHS.

2.4 Se invitó a la Reunión a aprobar y apoyar todas las conclusiones y apoyar las diferentes actividades del Grupo de Tarea y se formuló la siguiente Decisión:

DECISIÓN	
NACC/DCA/09/02	APROBACIÓN DE LAS CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN ANI/WG/5
Qué: Que, para asegurar el desempeño continuo y la continuación de las actividades de implementación realizadas por el Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG), la Reunión NACC/DCA aprueba todas las conclusiones de la reunión ANI/WG/05.	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: para asegurar el desempeño continuo y la continuación de las actividades de implementación realizadas por el ANI/WG	
Cuándo: Reunión NACC/DCA/09	Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada
Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:	Reunión NACC/DCA/09.

2.5 Bajo la NI/02 las listas de conclusiones y decisiones válidas de las reuniones de grupos de implementación regionales se presentaron para información en los Apéndices A (GREPECAS) y B (RASG-PA) respectivamente.

2.6 Se alentó a la Reunión a participar en los grupos regionales considerando las mejoras previstas en sus mecanismo y sus conclusiones/decisiones y a tomar nota del impacto/la relevancia de cada conclusión y decisión para beneficio del Estados/la región.

Cuestión 3

del Orden del Día: Informe de rendición de cuentas de Ningún país se queda atrás (NCLB)/Programa Sistémico de Asistencia (SAP) NACC de la OACI

Introducción al Programa de Asistencia Sistémica (SAP) NACC de la OACI

Informe anual de rendición de cuentas y desempeño de la Oficina Regional NACC

3.1 Conforme a la P/01, la Secretaría presentó a los Estados el Informe anual de rendición de cuentas y desempeño de la Oficina Regional NACC de la OACI e informó sobre el avance logrado a la fecha por la Estrategia Ningún país se queda atrás (NCLB)/Programa Sistémico de Asistencia (SAP) de la Oficina Regional NACC de la OACI durante el periodo 2018-2019 de implementación, enfatizando los siguientes puntos:

- a) El estado de la implementación de las 5 fases del SAP
- b) La Asistencia brindada a los Estados NACC conforme al SAP, para USOAP/SAP/AIG y todas las teleconferencias SAP y teleconferencias de Alto Nivel.
- c) La asistencia brindada a Haití hasta ahora.
- d) Desempeño en USOAP- El número de Estados con una Implementación Efectiva (EI) \geq 80% se ha duplicado; sin embargo, el desafío persiste para 8 de nuestros Estados NACC para aumentar su baja EI.
- e) Desempeño en Aeródromos y Ayudas Terrestres (AGA):
 - Iniciar 20 certificaciones de aeródromos internacionales al año (en junio de este año, se habían iniciado 18).
 - Diez finalizadas por año: en 3 años desde la implementación del Programa Sistémico de Asistencia, la Región ha certificado 31 aeropuertos.
- f) Desempeño en USAP: 72.83% de los Estados NACC es inferior a 80%. La Oficina NACC de la OACI ofrece acciones inmediatas.
- g) Asuntos Específicos de Seguridad en materia de Desempeño
 - Los Estados ECCAA deberán mejorar la EI de USOAP
 - SSC y SSeC no resueltos
 - Desarrollo e implementación de AIG: concepto y mejoras de RAIO en curso
- h) Desempeño en ATM (PBN, ATFM y SAR) - Implementación: actividades en curso
- i) Desempeño en Resolución Anual de Deficiencias de Navegación Aérea: logrado
- j) Desempeño - Otros:
 - Mayor enfoque en Territorios: logrado
 - Planeación y Respuesta a Situaciones de Emergencia y Contingencias: actividades e implementación pendientes del Centro de Comando de Respuesta a Emergencias y Contingencias
- k) Desempeño en PIRG (GREPECAS) y RASG-PA: logrado
- l) Explicación de la Planeación Regional General de NACC para el nuevo trienio / Plan Trienal Regional de NACC

- m) Propuestas realizadas para la fase de Sostenibilidad:
- PROPONER que los Estados con más de 6 años desde su última Auditoría recibirán una Auditoría completa”
 - PROPONER “Go Team de Vigilancia de la Seguridad Operacional” (Ver IP 14)
 - PROPONER dos “Estados Campeones” más
- n) Plan Triannual de NACC – Métricas / Entregables
- Para finales de 2021, no más de 2 Estados con El inferior a 80% en USOAP/USAP
 - SAP 100% implementado (USOAP, USAP, ANS, AGA, etc.)
 - Expandir muestra de Caso de Estudio para mostrar el impacto directo de la aviación en los ODS de la ONU
 - Promover Caso de Estudio en otras Regiones (por ejemplo, Cabo Verde)

3.2 De conformidad con NCLB/SAP, Dominica, el más reciente Estado signatario de la OACI, comprometido a trabajar con la Oficina NACC de la OACI y la región, firmando la Declaración de Intención (DoI) de Ningún país se queda atrás (NCLB) con el Secretario General de la OACI y RD de la Oficina NACC de la OACI



3.3 De manera similar, en los esfuerzos realizados en el NCLB/SAP, Haití firmó la extensión del Proyecto HAI17801 – *Proyecto para la mitigación de preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC-OPS/1) en Haití bajo la Estrategia Ningún país se queda atrás (NCLB) de la Oficina Regional de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) de la OACI y el Programa de Asistencia*

Multirregional para la Aviación Civil (MCAAP), reiterando su compromiso para trabajar en resolver / mitigar sus SSC y otras capacidades de vigilancia de la seguridad operacional.



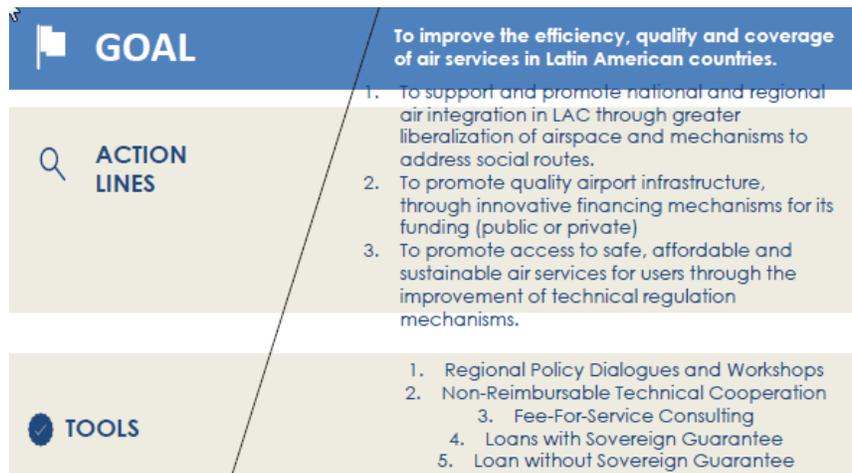
3.4 Conforme a la IP/14, se presentó la Propuesta de Proyecto para la implementación de Go Teams para mejorar el Sistema de Vigilancia de la Seguridad Operacional de los Estados. La Reunión apoyo esta iniciativa de Go-Teams de Vigilancia de la Seguridad Operacional y adoptó la siguiente conclusión:

<p>CONCLUSIÓN NACC/DCA/09/03 MEJORA EN LA ASISTENCIA DEL SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SOS) A LOS ESTADOS NACC</p>	
<p>Qué:</p> <p>Que, con la finalidad de apoyar el establecimiento de un Sistema Estatal de la vigilancia de la seguridad operacional que garantice la confianza mundial y la validación sin importar la entidad o la metodología de revisar el sistema y para desarrollar un mecanismo de referencia cruzada de las distintas auditorías del USOAP, IASA y EASA, Estados Unidos, COCESNA y la OACI, en la medida de lo posible,</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>a) revisen e implementen la propuesta del Proyecto para los Go-Teams de vigilancia de la seguridad operacional propuestos bajo la NI/14 de la Reunión NACC/DCA/9; e</p> <p>b) informen el avance e implementación a la Reunión NACC/DCA/10.</p>	
<p>Por qué: Para incrementar el nivel de vigilancia en la seguridad operacional entre los Estados y establecer un robusto sistema de monitoreo como parte del SAP (en específico la Fase de Sostenibilidad del SAP).</p>	
<p>Cuándo: NACC/DCA/10</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>FAA, COCESNA/ACSA y EASA</p>

Alcance de la OACI para terceros gubernamentales y no gubernamentales que financian para apoyar el desarrollo de la aviación de la región/Estados

3.5 Conforme a la P/15, el BID presentó su concepto para desarrollar un sector de la aviación más seguro, asequible y eficiente en Latinoamérica y el Caribe, destacando la cantidad de financiación invertida en el sector de la aviación, mostrando el Proyecto de Desarrollo actual en la Región y explicando la estrategia del BID para el sector de la aviación:



3.6 El BID informó cuáles son sus prioridades para lo siguiente:

- Apoyar a la OACI en la asistencia técnica para la implementación de normas internacionales en países LAC.
- Apoyar las acciones de mitigación para emisiones de CO2 derivadas del sector de la aviación.
- Apoyar la actualización de aeropuertos nacionales y regionales a través de préstamos.
- Apoyar los cambios institucionales y de políticas en países LAC.

3.7 El BID explicó sus iniciativas para la región, en particular la oportunidad de los Bienes Públicos Regionales (BPR) y, en consecuencia, se adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/09/04	PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO DEL BID
<p>Qué:</p> <p>Que, considerando las oportunidades de financiación que el BID tiene disponibles para los Estados para la implementación de las SARPS de la OACI, los cambios institucionales y las acciones de mitigación para emisiones de CO₂,</p> <p>a) los miembros de CASSOS, en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI, continúen la aplicación de las oportunidades de los Bienes Públicos Regionales del BID para el Proyecto de Mejora de CASSOS;</p> <p>b) los Estados interesados en postularse para las oportunidades de Financiación del BID disponibles para la implementación de las SARPS de la OACI, los cambios institucionales y las acciones de mitigación para emisiones de CO₂, se pongan en contacto con el BID en coordinación con la OACI a más tardar el 30 de agosto de 2019; y</p> <p>c) los Estados coordinen otros Proyectos potenciales con la OACI para obtener financiación del BID a más tardar el 30 de diciembre de 2019.</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 type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>Para apoyar y coordinar oportunidades de financiamiento que el BID tiene disponibles para los Estados para la implementación de las SARPS de la OACI, los cambios institucionales y las acciones de mitigación de las emisiones de CO₂.</p>	
<p>Cuándo: 30 de diciembre de 2019</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 type="checkbox"/> Otros:</p>	

3.8 Conforme a la NE/21, la Agencia de Comercio y Desarrollo de Estados Unidos (USTDA) informó sobre su apoyo para la región del Caribe bajo la iniciativa de la OACI "Ningún país se queda atrás. La USTDA puede proporcionar asistencia a través de análisis de inversiones, asistencia técnica, conferencias y talleres. La USTDA también explicó en qué condiciones, dónde y cómo podrían apoyar el proyecto en las regiones CAR; existen muchas opciones como evaluación, misión y soluciones tecnológicas recomendadas.

3.9 Estados Unidos, a través de la USTDA propuso un Proyecto de asistencia técnica para el mejoramiento de infraestructura, actualización del sistema y la implementación de las Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU) de la OACI, en donde la USTDA proporcionará financiación

3-6 **Corrigendum**

mediante subvenciones para el estudio y publicará la RFP para la selección del Contratista del estudio como lo exigen las prácticas de compras federales. La USTDA fungirá como punto de contacto entre el Contratista y el Beneficiario. La Oficina Regional NACC de la OACI fungirá como socio estratégico que supervisará las actividades y también fungirá como punto de contacto entre los Estados y el Contratista. La Oficina Regional NACC de la OACI tendrá un papel consultivo para la finalización exitosa de las tareas del Proyecto. La FAA de Estados Unidos también formará parte de la coordinación de esta propuesta.

3.10 La Reunión recibió con beneplácito la propuesta del Proyecto y agradeció a la USTDA por esta oportunidad. La OACI invitó a los Estados a unirse al Proyecto y coordinar cualquier iniciativa con la FAA y la USTDA. En consecuencia, se adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/09/05		ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL MEJORAMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS, ACTUALIZACIÓN DEL SISTEMA Y LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS MEJORAS POR BLOQUES DEL SISTEMA DE AVIACIÓN	
Qué: Que, con la finalidad de brindar asistencia a los Estados CAR en su cumplimiento efectivo de las SARPS de la OACI y su respuesta oportuna ante las contingencias (huracanes, erupciones de volcanes, etc.) y otras respuestas urgentes necesarias, a) los Estados interesados en participar en la Propuesta USTDA informen a la OACI a más tardar el 30 de septiembre de 2019 (Nota: los Estados elegibles CAR de USTDA son Dominica, Haití, Jamaica, República Dominicana, Santa Lucía y San Vicente y Las Granadinas); b) la OACI coordine con la FAA y los Estados interesados a más tardar el 30 de septiembre de 2019 para tener una revisión inicial de la Propuesta del Proyecto para la USTDA presentada en la NE/21 de la Reunión NACC/DCA/9; c) la FAA, los Estados interesados y la OACI trabajen en coordinación con la USTDA para la implementación de la Propuesta del Proyecto; y d) la OACI informe sobre el avance de la ejecución de este Proyecto a la Reunión NACC/DCA/10.		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: Asistir a los Estados CAR en el cumplimiento efectivo de las SARPS de la OACI y en su respuesta oportuna ante cualquier contingencia (huracanes, erupciones de volcanes, etc.) y otras respuestas urgentes que se necesiten.			
Cuándo: Reunión NACC/DCA/10		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:			

Resultados de los Centros de Instrucción NAM/CAR

3.11 Conforme a la NE/19, el Grupo de Trabajo de los Centros de Instrucción de Aviación Civil NAM/CAR (NAM/CAR/CATC/WG) informó a la Reunión sobre el avance y logros de su quinta Reunión, tomando nota de las conclusiones y decisiones del NAM/CAR/CATC/WG5.

3.12 Después de las conversaciones durante la NAM/CAR/CATC/WG/5, el Grupo acordó que:

- debe actualizarse el programa de trabajo;
- el NAM/CAR/CATC/WG debe enfocarse en satisfacer las necesidades de instrucción a escala regional NAM/CAR, en lugar de Estados individuales;
- los Centros de Instrucción deben formar una red para promover los objetivos del NAM/CAR/CATC/WG;
- inicialmente, los esfuerzos deben enfocarse en fortalecer el NAM/CAR/CATC/WG para trabajar de manera eficiente y efectiva, y se pospone idea de crear una Asociación de Centros de Instrucción;
- existe la necesidad de mejorar los mecanismos para planear y coordinar actividades en el grupo de trabajo, usando un enfoque realista y enfocándose en las prioridades regionales;
- se debe fomentar una gestión conjunta de proyectos y fondos para formular componentes de instrucción para satisfacer necesidades no cubiertas, así como nuevos cursos de instrucción a escala regional.

3.13 Se recordó que uno de los objetivos de este grupo de trabajo es promover la consolidación coordinada de los centros de instrucción en la región, evitando la competencia y tomando en consideración, al planear el desarrollo y provisión de instrucción, el pronóstico de crecimiento de la aviación.

3.14 El Relator/CATC informó que se considerará el crecimiento; sin embargo, el acceso a esa información no ha sido fácil, lo cual llevó al grupo a concluir que los Estados deben nominar un punto focal para lidiar con asuntos relacionados con la instrucción, como está en el informe del NAM/CAR/CATC/WG5.

3.15 Nicaragua enfatizó el papel de los centros de instrucción para complementar la disponibilidad de instrucción en la región. República Dominicana reforzó la necesidad de contar con el apoyo de la Secretaría para facilitar el acceso a información pertinente para permitir una planeación precisa. Además, se enfatizó la necesidad de tener una participación efectiva de los puntos focales, con la finalidad de recabar información válida, así como la importancia de que los Estados cumplan con la Declaración de Intención (DoI). Por último, República Dominicana comentó sobre la importancia del mantenimiento de un vínculo con la Oficina de Instrucción Mundial en Aviación (GAT), para ser conscientes de las prioridades en términos de instrucción.

3.16 Como resultado de la conversación, la Reunión acordó la siguiente decisión y conclusión:

DECISIÓN	
NACC/DCA/09/06	APROBACIÓN DEL INFORME DE LA NAM/CAR/CATC/WG/5
Qué: La NACC/DCA aprueba las Conclusiones y Decisiones de la Quinta Reunión del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG/5)	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:		
Para permitir la continuidad de las iniciativas enfocadas en el desarrollo coordinado y la provisión de instrucción en las Regiones NAM/CAR		
Cuándo: Inmediatamente	Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input checked="" type="checkbox"/> Finalizada	
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:	COCESNA/ICCAE	

CONCLUSIÓN		
NACC/DCA/09/07		NECESIDADES DE INSTRUCCIÓN DE LOS ESTADOS Y DE LA REGIÓN
Qué:		Impacto esperado:
Que con la finalidad de agilizar la recolección y procesamiento de las necesidades de instrucción por el NAM/CAR/CATC/WG		<input type="checkbox"/> Político / Global
a) los Estados designen un PoC para la recolección de las necesidades de instrucción nacionales; y		<input type="checkbox"/> Inter-regional
b) el NAM/CAR/CATC/WG, apoyado por la OACI, realice una recolección regional de las necesidades de instrucción, tomando en consideración el sitio web/herramienta de Instrucción de la GAT de la OACI.		<input type="checkbox"/> Económico
		<input type="checkbox"/> Ambiental
		<input type="checkbox"/> Técnico/Operacional
Por qué:		
Permitir la planificación y suministro de instrucción efectiva dentro de las Regiones NAM/CAR.		
Cuándo: De conformidad con las decisiones aprobadas con el informe final de la reunión NAM/CAR/CATC/WG/5.	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 checked="" type="checkbox"/> Otros:	COCESNA/ICCAE	

3.17 Bajo la cuestión de instrucción del orden del día, el Secretario General presentó la placa y entregó el certificado que acredita al *Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica* (ICCAE) como un Centro Regional de Excelencia de Instrucción de la OACI (RTCE). La ceremonia contó con la presencia de Juan Carlos Trabanino, Presidente Ejecutivo de COCESNA; Mario Martínez, Director del ICCAE y fue presenciada por los representantes de Belice, Costa Rica, El Salvador y Nicaragua. Las fotografías del evento están publicadas en la página de Facebook de la Oficina Regional NACC de la OACI.

Impacto socio-económico de la aviación en las regiones NAM/CAR

3.18 Conforme a la P/16, la Secretaría reiteró los Beneficios Socio-económicos Sostenibles de la Aviación para los Estados y sus Ciudadanos durante la Reunión, enfatizando el impacto particular de la aviación para la Región CAR, y los resultados del Caso de Estudio que está llevando a cabo República Dominicana (por ejemplo, el estudio muestra que la decisión política de hacer de la aviación una Prioridad Nacional llevó al Estado a obtener aproximadamente \$800 millones de dólares más al año).

3.19 La Secretaría recordó el mandato para un enfoque orientado a resultados y desempeño que proporciona el NCLB/ y la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/09/08	SEGUIMIENTO A TEMAS RELEVANTES DE LA REUNIÓN NACC/DCA
<p>Qué:</p> <p>Que con la finalidad de continuar el enfoque y garantizar la relevancia de las acciones y conclusiones adoptadas por las reuniones NACC/DCA, la OACI envíe una carta de seguimiento a los Estados a más tardar el 15 de agosto de 2019, delineando los temas más críticos y esperando las respuestas valiosas de los Estados.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input checked="" type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>Garantizar el enfoque y la relevancia de las acciones y conclusiones adoptadas por las Reuniones NACC/DCA.</p>	
<p>Cuándo: 15 de agosto de 2019</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 type="checkbox"/> Otros:</p>	

Cuestión 4
del Orden del Día: Necesidades y retos de la aviación mundial

4.1 Bajo la P/09, la Reunión tomó nota de las iniciativas de apoyo conducidas o puestas a disposición por la Dirección de Cooperación Técnica (TCB) de la OACI para los Estados miembros, enfatizando la misión de TCB para apoyar a los Estados a implantar las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) y las políticas de la aviación civil, proporcionando experiencia técnica que cubre el espectro completo de la aviación civil, y ofreciendo una flexibilidad máxima y el mejor valor por el dinero

4.2 El portafolio de servicios TCB comprende gestión de proyectos, expertos, adquisiciones e instrucción.

4.3 La OACI comentó que las Oficinas Regionales están comprometidas en los proyectos TCB y alentó a los Estados a aprovechar los servicios que esa Dirección pone a disposición, y también que la Oficina Regional NACC ahora apoya a TCB con la Garantía de Calidad de los Proyectos para el beneficio de los Estados Miembros y el enfoque requerido orientado en resultados.

4.4 Bajo la P/10, se actualizó a la Reunión con la nueva versión del GASP para el periodo 2020-2022, subrayando las categorías de Alto Riesgo, las metas de GASP, los indicadores de Performance de Seguridad Operacional a considerar y cómo pueden los Estados trabajar más estrechamente con la OACI y con los grupos regionales (RASG-PA).

4.5 Asimismo, bajo la NI/13 la Secretaría proporcionó un panorama de la estructura y del mecanismo de la 6ª edición del GANP, enfatizando el concepto de Bloques de construcción básicos (BBB), el portal web interactivo del GANP y las metas bajo este nuevo GANP.

4.6 Finalmente se recordó a la Reunión que los nuevos GANP y GASP han de aprobarse en el próximo 40º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI. La Reunión reconoció la importancia de estos nuevos planes mundiales y la necesidad para la región y los Estados de alinear los planes nacionales y regionales y preparar los presupuestos necesarios para apoyar esta implementación. Como tal, se adoptó la siguiente Decisión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/09/09	IMPLEMENTACIÓN DE PLANES MUNDIALES DE LA OACI
<p>Qué:</p> <p>Que, para apoyar que los planes estatales y regionales están alineados con los nuevos planes mundiales (GASP y GANP), asegurando el presupuesto anual y los recursos necesarios para esta implementación, la OACI informe a los Estados, una vez que los nuevos planes mundiales sean aprobados, sobre la lista de cuestiones críticas de los planes a ser consideradas para que el Estado planifique los presupuestos necesarios y los ajustes al Plan Nacional.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input checked="" type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué: Apoyar la alineación de los planes estatales y regionales con los nuevos planes mundiales (GASP y GANP), asegurando el presupuesto anual y los recursos necesarios para esta implementación.</p>	
<p>Cuándo: una vez que los nuevos planes mundiales sean aprobados</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>Oficina Regional NACC de la OACI</p>

Cuestión 5

del Orden del Día: 40º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI

5.1 Esta sesión buscó apoyar a los Estados coordinadamente acerca de sus aportes para el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Como tal, bajo la P/04 la Secretaría proporcionó una introducción a la sesión de la Asamblea, incluyendo guías administrativas para el registro, las fechas límite para entrega de documentación, las instrucciones de la documentación para la entrega de notas y las acciones de coordinación hechas y acordadas con la CLAC.

5.2 Bajo esta sesión de trabajo, Canadá (NE/20), Estados Unidos (NE/13), los Estados Centroamericanos (NE/12 y NE/22) proporcionaron un panorama de sus prioridades para la 40ª Asamblea de la OACI sobre asuntos relacionados con la seguridad de la aviación, la seguridad operacional, la navegación aérea, las tecnologías emergentes, el medioambiente y reformas financieras y de gestión en la OACI. Como suplemento a la NE/13, Estados Unidos también proporcionó la IP/15 con extractos de ocho de sus notas propuestas para la Asamblea. Estados Unidos invitó a los Estados miembros NACC a considerar apoyar sus notas y a colaborar sobre intereses comunes durante este evento. En este sentido, Nicaragua, en nombre de los países miembros de COCESNA, también solicitó a los Estados participantes el apoyo a las notas de estudio que serán presentadas por los Estados Centroamericanos. Los Estados agradecieron la discusión para estar informados y conscientes de las propuestas de estos Estados NACC y darán seguimiento con estos Estados para apoyar sus notas .

Cuestión 6

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

6.1. General

6.1.1 Conforme a la NE/15, República Dominicana recomendó introducir capacitación sobre gestión del cambio, como parte de los procesos de implementación de los planes globales de OACI y de los proyectos técnicos que requieren ser gestionados tomando en cuenta la reducción al mínimo, de todos los riesgos posibles en materia de seguridad operacional. La capacitación sobre gestión del cambio garantizaría la toma de decisiones en colaboración y fases de familiarización y transición prudentes. Además permitiría una efectividad mayor en los procesos de desarrollo y ejecución de proyectos técnicos en la aviación.

6.1.2 La Gestión del Cambio es la aplicación de un marco proactivo que toma en consideración las necesidades de las personas que participan de un proceso de implementación o modificación de sus actividades, aplicando estrategias que garanticen que todos los puntos de vista sean escuchados y ponderados y que se lleve a cabo una toma de decisiones en conjunto, de manera que todas las personas afectadas por el nuevo proceso participen activamente durante el transcurso de la implementación.

6.1.3 La Reunión también recordó la Conclusión NACC/DCA/7/1 *implementación de procesos de gestión del cambio en la estrategia NACC NCLB*, mediante la cual, con el apoyo de Francia, la Estrategia NACC NCLB con su proceso actual de certificación ISO 9001:2015 ha adoptado esta gestión del cambio (mejora continua de los procesos y control de calidad del Programa de Asistencia Sistemática de la Oficina Regional NACC).

6.1.4 En este sentido, considerando la solicitud de República Dominicana para que los Estados implementen capacitación relacionada con la gestión del cambio y establezcan esto como una parte fundamental en la planificación y ejecución de sus proyectos, la Reunión aceptó la propuesta de República Dominicana y sugirió que está propuesta se turne a los Grupos de Trabajo del Centro de Capacitación para su aplicación específica.

6.2 Implementación de asuntos de seguridad operacional

Uso de Datos de Seguridad Operacional e Implementación del SIMS

6.2.1 Conforme a la P/03, la Reunión tomó nota de algunas de las iniciativas de seguridad para mejorar los datos de seguridad operacional, en especial el Sistema de Monitoreo e Información de Seguridad Operacional (SIMS), así como la efectividad de los Equipos de Seguridad de Pista (RST).

6.2.2 Se explicó que el SIMS básicamente consiste en una plataforma web para facilitar el procesamiento y el análisis de datos de seguridad operacional usando aplicaciones para generar indicadores como respaldo para la gestión de seguridad y todas las entidades que necesiten

implementar el SSP o SMS en su Estado pueden utilizarlo, de conformidad con la enmienda del Anexo 19. El SIMS se puede consultar en: <https://www.icao.int/safety/sims>.

6.2.3 La presentación también mostró que, como resultado de un análisis realizado por los Equipos de Seguridad de Pistas, las excursiones en pistas fueron identificadas como la categoría de mayor riesgo con un peso de riesgo total significativamente mayor que el resto de las categorías.

6.2.4 La Secretaría instó a los Estados a participar en el RASG-PA para hacer uso del SIMS y llevar a cabo evaluaciones sobre la efectividad de los RST o implementar los RST si no se han implementado aún.

6.2.5 Conforme a la P/17, la IATA presentó:

- el estado de implementación del Equipo de seguridad operacional colaborativo (CST) en la Región Panamérica. El CST implementado bajo el marco de RASG-PA ha sido una manera eficiente para promover el intercambio de información de seguridad operacional entre las diferentes partes interesadas.
- La Décimo Octava Reunión del Grupo Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/18) – lugares críticos para riesgos específicos en las operaciones con Separación vertical mínima reducida (RSVM).
- Las diferentes fuentes de información disponibles de IATA para el análisis de información: Base de datos de accidentes, FDX, etc.
- Aproximaciones inestables/Sistema de alarma de tránsito y anticolisión - Aviso de resolución (TCAS-RA) entre 2016-2018 por categoría de aeronave.



6.2.6 Estados Unidos manifestó su apoyo para la implementación del CST en la región para mejorar la información disponible de seguridad operacional para la toma de decisiones. A raíz de la presentación de IATA, la Reunión hizo énfasis sobre la necesidad de la protección de la seguridad operacional y su uso respectivo para el análisis de la información de la seguridad operacional en beneficio de los Estados para implementar las mejoras. La Reunión también recordó que RASG-PA desarrolló ciertas guías para este propósito. De tal forma IATA, la Oficina Regional NACC de la OACI y Estados Unidos acordaron la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/09/10	PROTECCIÓN LEGAL DE LA INFORMACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL
<p>Qué:</p> <p>Que, considerando la importancia del análisis de la información de seguridad operacional para la toma de decisión, la existencia de directrices del RASG-PA sobre la protección legal de la información de seguridad operacional, Estados Unidos, IATA y la OACI:</p> <p>a) analicen la situación actual para asegurar la protección legal de la información de seguridad operacional,</p> <p>b) recomienden acciones para asegurar la protección legal y el uso de la información de seguridad operacional, y</p> <p>c) reporten los resultados a la Reunión NACC/DCA/10.</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>Para poder tener acceso a la información de seguridad operacional que sea necesaria para su análisis para la toma de decisiones basada en datos.</p>	
<p>Cuándo: NACC/DCA/10</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>Estados Unidos y IATA</p>

Implementación del SSP

6.2.7 La Reunión recordó que durante la 8a. Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC/DCA/8), los Directores Generales aprobaron la Estrategia de Implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) NAM/CAR de la OACI en la región para 2018-2023.

6.2.8 Conforme a la P/07, la Reunión tomó nota del avance logrado en la implementación del SSP en la región, la cual ha sido respaldada por Canadá como Estado Campeón. La presentación brindó información acerca de las actividades de la nueva estrategia y las herramientas para respaldar la implementación y el intercambio de datos hacia la implementación del SSP, con un enfoque especial hacia la situación particular de los Estados a fin de proporcionar apoyo ad-hoc para cada circunstancia.

6.2.9 Se mencionó que República Dominicana y Nicaragua se están utilizando como referencias durante el proceso, y sus proyectos de implementación del SSP están sujetos a evaluaciones que ayudarán al desarrollo ulterior de programas más personalizados para los Estados de la región.

6.2.10 Costa Rica solicitó apoyo de Nicaragua, que está en una etapa más avanzada de la implementación, y Nicaragua aceptó apoyar a Costa Rica y sugirió desarrollar un plan de trabajo para ello. Ambos Estados continuarán la implementación de conformidad con la Estrategia de Implementación Regional del SSP, donde para Centroamérica, COCESNA está apoyando esta implementación.

6.2.11 La Secretaría comentó que cuando un Estado alcanza cierto nivel de madurez en su Sistema, implementar el SSP es crítico para la sostenibilidad y la fortaleza institucional de este sistema. La Oficina también señaló que una parte significativa de los Estados tiene una implementación efectiva (EI) superior a 80%, sin tener el nivel respectivo esperado de SSP implementado.

6.2.12 La Secretaría ha instado encarecidamente a los Estados a evaluar si están en la etapa apropiada de implementación del SSP y tomar las acciones adecuadas.

6.2.13 Por último, la Reunión acordó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/09/11	APOYO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SSP
<p>Qué: Que, con la finalidad de facilitar y asegurar una implementación sistemática del SSP en las regiones NAM y CAR, los Estados NACC:</p> <p>a) proporcionen recursos suficientes y faciliten la coordinación entre las partes interesadas; y</p> <p>b) empoderen el desarrollo y la implementación de una cultura del SSP.</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"/> Operacional / Técnico</p>
Por qué: Asegurar una implementación efectiva y consistente del SSP entre Estados	
Cuándo: 10 de agosto de 2019	Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Inválida / <input type="checkbox"/> Finalizada
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:	

Coordinación entre GREPECAS y RASG-PA

6.2.14 Conforme a la P/11, la Reunión tomó nota de las mejoras del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Panamérica y las mejoras de seguridad, en particular las acciones de coordinación entre RASG-PA y GREPECAS. La presentación proporcionó información general sobre la misión, la visión y la estructura del RASG-PA, cuyo Comité Consultivo Ejecutivo está integrado por ocho Estados y ocho Representantes de la Industria/Organismos Internacionales.

6.2.15 Se recordó que la meta de reducción de riesgo de muertes del RASG-PA es disminuir 50% el riesgo de muertes para la Parte 121 u operaciones para el año 2020 en Latinoamérica y el Caribe, usando 2010 como base.

6.2.16 Nicaragua preguntó si se ha considerado la participación de autoridades de Investigación de accidentes en RASG-PA y la Secretaría aclaró que su participación es parte del RASG-PA y recibió con beneplácito que GRIAA continúe su participación, ya que son parte del sistema y tienen datos valiosos que pueden y deben usarse en favor de la seguridad operacional.

6.2.17 La Secretaría presentó una lista de mejoras al RASG-PA, incluyendo la revisión de los respectivos objetivos regionales de seguridad operacional, el Plan de Comunicación del RASG-PA, una nueva página web, la implementación de las técnicas de gestión de proyectos y el desarrollo del Plan de

Seguridad Operacional Regional. Se han propuesto nuevas categorías de riesgo operacional con base en el análisis de datos de seguridad. Al mismo tiempo, muchas actividades desarrolladas por el RASG-PA y GREPECAS que tienen puntos en común han estado bajo coordinación para una mejor utilización de los recursos. La Secretaría instó a los Estados a:

- apoyar las mejoras al RASG-PA;
- considerar el intercambio de datos para la evaluación del Riesgo de Gestión de la Seguridad Operacional de los Estados;
- tomar nota de las nuevas categorías de riesgos operacionales propuestas; y
- proporcionar sus intereses y requisitos al RASG-PA para ayudar y apoyar en la implementación de la seguridad operacional.

6.2.18 A este respecto, con la finalidad de apoyar el proceso de mejoras de GREPECAS, se adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/09/12	MEJORAS DE GREPECAS
<p>Qué:</p> <p>Que, para apoyar y tener una implementación más inclusiva de las mejoras propuestas para el Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) bajo una manera más coordinada, los Estados:</p> <p>a) compartan las necesidades y comentarios de sus Estados para este proceso de mejora respondiendo si no lo han hecho a la propuesta de mejoras entregada por el Presidente del GREPECAS a través de la Secretaría de la OACI y</p> <p>b) participen en la próxima reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP) programada para julio de 2019 y en la reunión GREPECAS/20 (2020) para las mejoras que están siendo implementadas por el Grupo.</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: Mayor participación de los Estados para asegurar una implementación más holística de las mejoras.</p>	
<p>Cuándo: Reunión PPRC (2019) y Plenaria de GREPECAS (2020)</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>	

Implementación de AIG y desarrollo de RAI0

6.2.19 Conforme a la P/05, la Secretaría proporcionó a la Reunión una perspectiva general del estado de la investigación de accidentes e incidentes en la región CAR. Con base en los datos disponibles del Programa USOAP, se mostró que, inicialmente, los esfuerzos deben concentrarse en:

- Realización de investigaciones de accidentes e incidentes
- Organización, dotación de personal y capacitación

- Requisitos de legislación primaria (CE-1) en investigación de accidentes e incidentes (AIG)

6.2.20 Se presentaron las ventajas de participar en Organizaciones Regionales de Investigación de Accidentes (RAIO), en especial cómo permite a los Estados cumplir más eficientemente con sus responsabilidades del Anexo 13. Por otro lado, quedó claro que el establecimiento de una RAIO ni exime a los Estados participantes de todas sus responsabilidades hacia el Anexo 13, ni asegura que los Estados cumplan con sus requisitos de USOAP.

6.2.21 Se enfatizó que independientemente del modelo adoptado por el Estado, siempre habrá necesidad de asignar personal de tiempo completo para encargarse de las responsabilidades de investigación en representación del Estado.

6.2.22 Además del personal asignado, mientras la investigación sigue bajo la autoridad de aviación civil, el Estado debe implementar mecanismos para evitar conflictos de intereses. Asimismo, es necesario proporcionar una infraestructura adecuada (instalaciones, equipo, herramientas, medios de comunicación y transporte) acorde con la complejidad del sistema de aviación civil del Estado y con la adopción o no del modelo de RAIO.

6.2.23 Se informó que la Oficina Regional NACC está lista para proporcionar soporte técnico a los Estados para el desarrollo de planes de acción para igualar la implementación efectiva en AIG. A este respecto, la Reunión acordó las siguientes conclusiones:

CONCLUSIÓN/ NACC/DCA/09/13		PUNTO FOCAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE LOS ESTADOS	
Qué: Que, para permitir el establecimiento de una estrategia para incrementar el nivel de cumplimiento de los Estados en el área de investigación de accidentes e incidentes, cada Estado: a) designe, si es que aún no lo ha hecho, un punto focal lidiar con todos los asuntos relacionados con la investigación y estar a cargo, proporcionándole a la Oficina Regional NACC de la OACI la información de contacto del punto focal; y b) desarrolle, en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI, un plan de trabajo para lograr una mejora significativa en la implementación efectiva de la AIG del Estado.		Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Operacional / Técnico	
Por qué: La asignación de personal para encargarse de la investigación de accidentes en representación del Estado es clave para la planeación y la implementación de cualquier estrategia dirigida a mejorar la capacidad y la eficiencia de las investigaciones.			
Cuándo: 10 de agosto de 2019		Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Inválida / <input type="checkbox"/> Finalizada	
Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input type="checkbox"/> Otros:			

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/09/14	IMPLEMENTACIÓN DE MEJORAS EN AIG
<p>Qué:</p> <p>Que, con base en el Estado de Implementación Efectiva del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de AIG, y para la implementación de mejoras para aumentar el nivel de cumplimiento con los requisitos AIG, los Estados</p> <p>a) aprueban el enfoque por fases para mejorar las cuestiones de AIG, como se detalla en la P/05 de la Reunión NACC/DCA/09 a más tardar el 9 de agosto de 2019;</p> <p>b) consideren acciones para la asignación de personal permanente para AIG; suministro de instrumentos para evitar conflictos de interés, suministro de infraestructura adecuada para AIG e inclusión de personal de AIG en la planeación e implementación del SSP;</p> <p>c) evalúen los cambios legislativos requeridos para establecer la independencia del proceso/autoridad de investigación;</p> <p>d) apoyen las iniciativas de RAIO en la región;</p> <p>e) trabajen con la OACI en el establecimiento de un plan de acción para AIG;</p> <p>f) designen un punto focal (de preferencia un investigador de tiempo completo) para que empiece a trabajar con la Oficina Regional NACC de la OACI en el establecimiento de un plan de acción para AIG a más tardar el 9 de agosto de 2019</p> <p>g) proporcionen a la OACI la información del punto focal de AIG designado en el Estado a más tardar el 9 de agosto de 2019; e</p> <p>h) informen sobre los avances en estas acciones a la Reunión NACC/DCA/10.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input checked="" 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"/> Operacional / Técnico</p>
<p>Por qué: la implementación de mejoras para aumentar el nivel de cumplimiento con los requisitos de AIG</p>	
<p>Cuándo: NACC/DCA/10 y 9 de agosto de 2019</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>	

6.2.24 Conforme a la P/13, se informó a la Reunión acerca de la creación reciente de la Agencia Nicaragüense de Investigación de Accidentes (ANIA) a través de la ley 988, Ley de reformas y Adiciones a la Ley 995 (publicadas en la gaceta el 15/03/19). La presentación proporcionó información general sobre la Agencia, como sus funciones y responsabilidades jurídicas, estructura y el apoyo que será proporcionado por el Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC) durante la fase inicial en la que de establecimiento de la Agencia. La Secretaría felicitó a Nicaragua por este gran logro.

Coordinación de contingencias

6.2.25 Conforme a la P/18, la IATA presentó información sobre el Equipo de Coordinación de Contingencias (CCT) que tiene el objetivo de encargarse de actividades no planeadas con organización acorde y con el personal correcto para lograr resultados. La IATA está buscando implementar un proceso de contingencias que permita una coordinación regional para respaldar situaciones no planeadas que afectan la aviación. El proceso del CCT definió el qué, por qué, quién, cuándo y dónde se resolverán o mitigarán las diferentes situaciones. En ese sentido, todos los participantes deben tener un entendimiento común de la situación, qué factores evaluarán, quién se verá afectado, el tiempo para la mitigación o tomar otra acción y tomar decisiones. A este respecto, la Reunión acordó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/09/15	MEJORA DE ESFUERZOS Y ACTIVIDADES ANTE CONTINGENCIAS
<p>Qué:</p> <p>Que, con la finalidad de mejorar el mecanismo existente para Contingencias y respuesta a emergencias en la Región CAR:</p> <p>a) IATA se una al mecanismo existente de Contingencias en Servicios de Tráfico Aéreo (ATS) liderado por la OACI con su iniciativa del Equipo de Coordinación de Contingencias para acordar mejores procedimientos de coordinación y crear sinergias para apoyar a los Estados y Aerolíneas en caso de contingencias; y</p> <p>b) la OACI informe sobre el avance de este proceso a la Reunión NACC/DCA/10.</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"/> Operacional / Técnico</p>
<p>Por qué: Para mejorar el mecanismo existente para contingencias y respuesta a emergencias en la Región CAR.</p>	
<p>Cuándo: NACC/DCA/10</p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>	<p>IATA</p>

Otros asuntos de seguridad

6.2.26 Conforme a la NE/14, se informó a la Reunión de la cooperación entre la Autoridad de Aviación Civil de Bermudas (BCAA) y el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) para el uso de la Norma Internacional para Operaciones de Aeronaves de Negocios (IS-BAO) como una herramienta de evaluación de riesgos estratégica como parte de un enfoque de vigilancia basada en riesgo para respaldar la implementación de las obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional con respecto a las operaciones de aeronaves de negocios, en particular la aviación general internacional, incluyendo un medio alternativo de cumplimiento (AMC). El documento describe la IS-BAO y proporciona una perspectiva general de la cooperación entre IBAC y BCAA, motivando a los Estados a considerar el uso de la IS-BAO como una herramienta potencial en la vigilancia de la seguridad de las operaciones de aeronaves de negocios, con referencia particular al Anexo 6 Parte II sobre la aviación general internacional.

6.3 Implementación de asuntos de navegación aérea

Desempeño de Grupos Regionales de Implementación

6.3.1 Conforme a la P/06 la Secretaría presentó un resumen de los logros alcanzados en cuanto a implementación en la región en las áreas de ATFM, SAR, PBN, AIDC, SURV, además de las metas en cuanto a la implementación del AIM. También se comunicó que el grupo de trabajo AMHS había finalizado su plan de trabajo en la región y que la implementación de este sistema ya está completada.

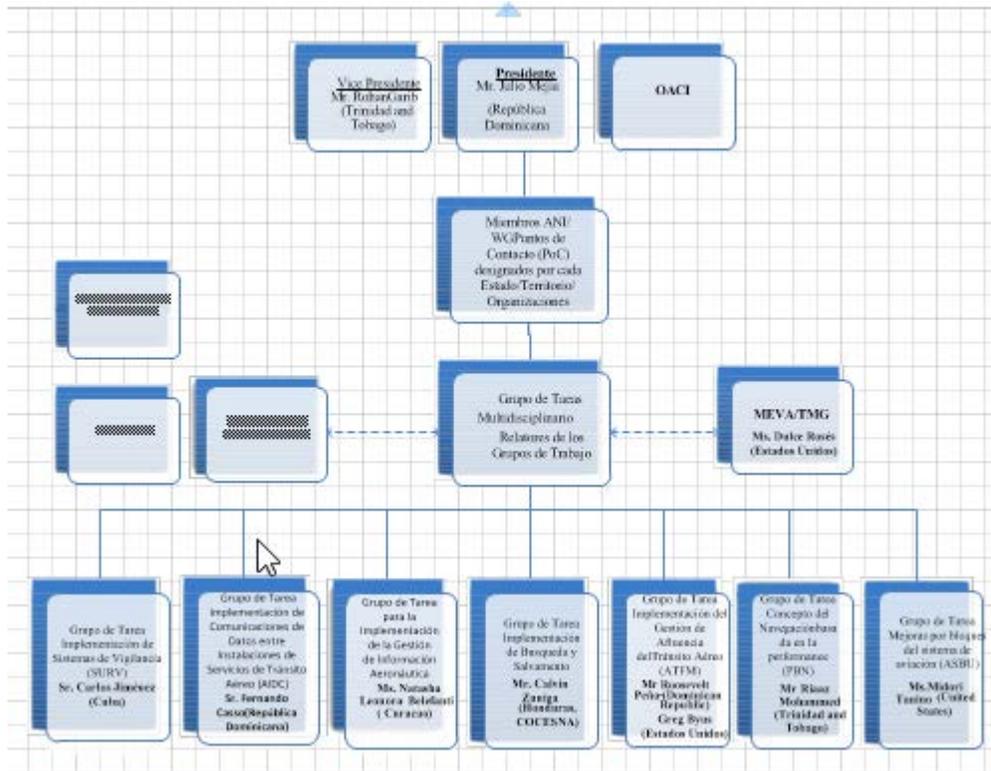
6.3.2 Además se indicó los resultados en cuanto a la implementación de mecanismos de contingencia en la región, así como los resultados de los desarrollos de los planes de navegación aérea de los Estados, hasta el momento desarrollados 16 de los 22 Estados de la región NAM/CAR.

6.3.3 Uno de los puntos enfatizados en la meta en cuanto a la implementación del ADS-B que tiene como meta el 01 de enero del 2020. En ese sentido se solicitó a los Estados la publicación de la información aeronáutica respectiva en el caso de una implementación del ADS-B o su análisis del impacto en sus operaciones en el caso de no implementarlo y que los Estados adyacentes si lo hagan.

6.3.4 Se explicó el desarrollo de la nueva fase de MEVA, que consiste en desarrollar una red de comunicaciones que soporte los servicios de la región actuales y los futuros servicios de navegación aérea. Debido a este proceso y teniendo en cuenta que la nueva red no entrara en operación de forma inmediata y que el contrato de la red MEVA actual tiene fecha de vencimiento marzo 2020, se solicitó a los Directores de los Estados Miembros de MEVA la aprobación de su extensión del contrato con el Proveedor Frequentis bajo los mismos términos técnicos, operativos y administrativos por dos años más. A este respecto, se adoptó la siguiente decisión para los Estados Miembro de MEVA:

DECISIÓN	
NACC/DCA/09/16	EXTENSIÓN DEL CONTRATO MEVA DURANTE DOS AÑOS MÁS
<p>Qué:</p> <p>Que, considerando que la red de comunicaciones MEVA es la principal Red Aeronáutica del CAR que proporciona servicios de voz y datos en la región y que el contrato actual de Servicios MEVA vence en 2020:</p> <p>a) los Estados Miembros de MEVA extenderán el contrato actual de Servicios MEVA de conformidad con los mismos términos durante dos años más; y</p> <p>b) el Grupo Ad hoc MEVA/TMG acelere las actividades para la implementación de la fase IV de MEVA.</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"/> Operacional / Técnico</p>
<p>Por qué: La operación de la red regional de comunicaciones es necesaria y para continuar proporcionando los servicios de manera rentable.</p>	
<p>Cuándo:</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>Estados Miembro de MEVA</p>

6.3.5 La Secretaría explicó la necesidad de cambiar la estructura del grupo de implementación ANI/WG debido a la necesidad de enfrentar de forma conjunta y más organizada los retos de la región:



6.3.6 La Reunión aprobó el cambio solicitado a la estructura del ANI/WG. No obstante, enfatizó la necesidad de que los respectivos Términos de referencia muestren el nivel de eficiencia indicado y que el programa real de trabajo sea SMART con respecto a la formulación de tareas, metas, objetivos y entregables, alineados con el GAND y en coordinación con el GASP. Se adoptó la siguiente conclusión:

DECISIÓN	
NACCDCA/9/17	APROBACIÓN DE LA NUEVA ESTRUCTURA DE ANI/WG
<p>Qué:</p> <p>Que, con el propósito de impulsar los objetivos estratégicos regionales y mejorar los tiempos de ejecución de la implementación:</p> <p>a) se aprueba la nueva estructura de implementación del grupo ANI/WG, y</p> <p>b) los respectivos Términos de Referencia (ToRs) de ANI/WG se ajusten con el nivel de eficiencia indicado y el programa actual de trabajo será SMART en la formulación de tareas, metas, objetivos y resultados entregables, alineados con el GANP y en coordinación con el GASP.</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"/> Operacional / Técnico</p>

Por qué: Para incentivar los objetivos estratégicos regionales y mejorar los tiempos de ejecución de la implementación.	
Cuándo: NACC/DCA/10	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 type="checkbox"/> Otros:	

6.3.7 Por último, la Reunión tomó nota del desempeño deficiente informado del ECAR/CATG y del ECAR/NTG en los últimos años, en donde no se han logrado los avances de las metas esperadas. En consecuencia, se formuló la siguiente conclusión a los Miembros de ECAR/CATG y E/CAR/NTG:

CONCLUSIÓN	
NACCDCA/9/18	REVISIÓN DEL DESEMPEÑO DE E/CAR/CATG/WG Y E/CAR/NTG
<p>Qué:</p> <p>Que, con la finalidad de optimizar los recursos y los esfuerzos en la implementación y para asegurar que las actividades están orientadas a resultados y benefician a los Estados,</p> <p>a) el E/CAR/CATG, con base en su programa actual de trabajo y el avance alcanzado, revise y presente a la Reunión NACC/DCA/10 una propuesta para optimizar los recursos y elevar la eficiencia del grupo, y</p> <p>b) el E/CAR/NTG analice opciones para dar seguimiento a sus actividades como maximizar la coordinación a través de medios electrónicos y/o considerar reuniones presenciales cada dos años.</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"/> Operacional / Técnico</p>
Por qué: Para optimizar los recursos y los esfuerzos en la implementación y para asegurar que las actividades están orientadas a resultados y benefician a los Estados.	
Cuándo: NACC/DCA/10	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	
E/CAR/CAT/WG y E/CAR/NTG	

Asuntos emergentes – Panel 1

6.3.8 Se realizó el Panel sobre cómo los Estados están lidiando con Asuntos emergentes. El Panel enfatizó la necesidad de que el Estado y la industria trabajen en conjunto en una etapa temprana para asegurar que las regulaciones no obstaculicen ni limiten las capacidades al tiempo que garantizan la seguridad continua del espacio aéreo.

6.3.9 Por último, el Panel sugirió a los miembros de la OACI seguir apoyando a los Estados y la importancia que la OACI podría tener en su rol preponderante promoviendo tecnologías, mejorando la seguridad, proporcionado mecanismos eficaces para mejorar el uso de tecnologías y el desarrollo de normas para el uso seguro de estas nuevas tecnologías. Se incluyen detalles en el **Apéndice B**.

Implementación de ADS-B OUT

6.3.10 A través de la IP/05, Estados Unidos habló del próximo Mandato ADS-B Out que entrará en vigor el 1 de enero de 2020. El Mandato ADS-B OUT, emitido en 2010, describe los requisitos de equipamiento y las normas de desempeño que deben cumplir las aeronaves para volar dentro del espacio aéreo especificado de EE UU. Estados Unidos incentivó a los Estados Miembro de NACC a crear conciencia sobre este próximo requisito con sus operadores que volarán en el espacio aéreo de EE UU.

6.3.11 Estados Unidos enfatizó que la IP/06 proporciona información a la región sobre la evaluación operacional planeada de la Vigilancia Dependiente Automática-Riodifusión (ADS-B) basada en el espacio para el espacio aéreo oceánico de EE UU dentro del Caribe. Estados Unidos informó a los participantes que la evaluación comenzará en marzo de 2020, y durará 1 año. La prueba permitirá a los EE UU determinar la viabilidad de usar la ADS-B basada en el espacio en el Caribe y otras áreas geográficas.

Instrucción en navegación aérea

6.3.12 Estados Unidos proporcionó la IP/07 como un medio para informar a los Directores de Aviación Civil del próximo Taller FAA/OACI sobre Vigilancia de la Seguridad de la Navegación Aérea que tendrá lugar del 22 al 26 de julio en El Salvador. Debido a la falta de normas de implementación efectivas en el área de Servicios de Navegación Aérea en la región, este taller ayudará a las autoridades de aviación civil a enfrentar los desafíos de implementación de la vigilancia de la seguridad operacional de los servicios de navegación aérea.

6.3.13 Conforme a la NE/17, República Dominicana propuso que se desarrolle un programa de estudios especial para la instrucción en Gestión de Navegación basada en desempeño (PBN) que establezca claramente la comprensión de los nuevos conceptos en PBN, no sólo en términos teóricos sino también prácticos.

6.3.14 De acuerdo con el documento, para lograr un seguimiento efectivo de la implementación de la PBN, es esencial desarrollar e implementar un programa de instrucción que permita al personal de gestión de servicios de Navegación Aérea adquirir el conocimiento y las habilidades necesarias para la gestión de la PBN de conformidad con lo que está especificado en el Doc 9613 de la OACI. En consecuencia, el principal objetivo de esta capacitación debe ser el desarrollo, por parte del personal de administración que es responsable de gestionar la PBN, del conocimiento y las habilidades necesarias para:

- Dar seguimiento a la implementación de la PBN y los procedimientos que permiten el uso eficiente del espacio aéreo.
- Evaluar si dichos procedimientos son adecuados o pertinentes, considerando las necesidades particulares del sistema y de los operadores de la navegación aérea. También se puede mejorar la verificación de esos procedimientos.
- Medir la satisfacción de los operadores con respecto al impacto de la implementación de los procedimientos en términos de seguridad, eficiencia, inversión de recursos, adaptabilidad y competitividad.
- Evaluar la capacidad del sistema de navegación aérea y del espacio aéreo.

- Verificar el cumplimiento de los operadores aéreos de acuerdo con los requisitos establecidos en las regulaciones locales para las operaciones de PBN.

6.3.15 Como conclusión, República Dominicana sugiere que la instrucción en gestión de la PBN se utilice como una herramienta para promover y fortalecer la seguridad en los sistemas de navegación aérea de todo el mundo, garantizando así el seguimiento exitoso de la implementación de la PBN. Además, República Dominicana recomendó que la instrucción en gestión de la PBN se incluya en el proceso relacionado con gestión del cambio.

Otros asuntos de navegación aérea

6.3.16 Ante los nuevos retos que implica el mercado creciente de drones y las amenazas que pueda suponer en el presente y en el futuro, se dio una presentación de Indra (P/08), quienes han desarrollado la solución tecnológica ARMS (Anti RPA Multisensor System). Dicha solución permite de una forma integrada, a través de diferentes sensores pasivos y activos, y mediante un potente sistema de mando y control, detectar, identificar, seguir y neutralizar drones maliciosos o erráticos que puedan suponer una amenaza para una infraestructura crítica como puede ser un aeropuerto.

6.3.17 La operación de la solución en entorno aeroportuario implica un gran reto para los diferentes actores, especialmente debido a la normativa e impacto de uso del espectro electromagnético, así como en la definición de las reglas y cadena de mando para la operación de este tipo de soluciones.

6.3.18 Se considera relevante que un sistema antidrones pueda estar integrado con espacios ATM y UTM, siendo el sistema antidrones la última barrera de protección del espacio a proteger.”

Cuestión 7

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

7.1. General

7.1.1 Conforme a la NI/04, la Reunión tomó nota de los avances en la política de seguridad operacional en la aviación y el Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional, en la 8a. reunión de NACC/DCA, desde los Simposios hasta las Normas mejoradas y materiales de apoyo, como:

- Segundo Simposio Mundial de Seguridad de la Aviación de la OACI (AVSEC2018)
- Segunda Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación (HLCAS/2)
- Tercer Simposio Anual Mundial de Seguridad de la Aviación (AVSEC2019) que se celebrará del 18 al 19 de septiembre en la Sede de la OACI, seguido de un Día de Participación de la Industria que se realizará el 20 de septiembre de 2019.
- Enmienda 17 propuesta al Anexo 17
- 11a. Edición del Manual de Seguridad de la Aviación de la OACI (Doc 8973 — Restringido), programado para publicarse en el cuarto trimestre de 2019
- COOPERACIÓN INTERNACIONAL DE LA OACI con distintas oficinas, direcciones y organismos especializados de las Naciones Unidas
- Actualizaciones sobre el PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN – ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA (USAP-CMA)
- Actualizaciones de CIBERSEGURIDAD
- Conferencias sobre el Plan Mundial de Seguridad de la Aviación (GASeP)

7.1.2 Conforme a la P/02, la Reunión revisó el estado del nivel de implementación del Anexo 17 de la OACI con base en los resultados del Programa Universal de Auditoría de Seguridad de la Aviación, enfatizando que:

- En la Región NACC, 12 de los 21 Estados (57%) estaban por encima del 65% en la Implementación Efectiva de los Elementos Críticos (CE)
- 5 Estados programados para auditorías en 2019: Barbados, Costa Rica, Cuba (finalizada), Granada (finalizada), Nicaragua
- Actualmente, la Implementación Efectiva (EI) del USAP en la Región NACC (69.67%) es inferior al Promedio Mundial (72.58%)
- En relación con las Metas de la Región NACC de la OACI: 72.83% de los Estados NAM/CAR están por debajo del 80% de Implementación Efectiva (EI)

Por último, la Reunión tomó nota de las actividades que se habían implementado para el GASeP y la implementación de la Hoja de Ruta Regional NAM/CAR/SAM

7.1.3 La Reunión reconoció la necesidad urgente de acción y la Oficina Regional NACC, de acuerdo con el Plan de Asistencia AVSEC/FAL conforme al SAP NACC de la OACI, propuso enfocarse en la mejora del Sistema Estatal de Vigilancia de la Seguridad Operacional.

- Dirigir las misiones de Asistencia a Estados E/CAR y C/CAR
- Asistencia de la OACI en instrucción:
- El Estado evaluará la efectividad de sus participantes en la Instrucción proporcionada
- Instrucción de Inspectores nacionales para mejorar el Control de Calidad (CE-7) y reforzar la Orientación Técnica (CE-5)
- Asistencia y orientación sobre las Obligaciones en materia de Aprobación y Certificación (CE-6)
- Evaluar con las Autoridades AVSEC la Implementación de medidas AVSEC y la resolución de preocupaciones de seguridad (CE-8)
- Los Estados finalizarán y darán seguimiento a los Planes de Acción del SAP
- Necesidad de mejorar la Organización Regional para apoyar a los Estados: CASSOS
- Los Estados Campeones están invitados a apoyar a otros Estados

7.1.4 Con base en lo anterior, la Reunión acordó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/09/19 PLAN DE ASISTENCIA AVSEC CONFORME AL SAP NACC DE LA OACI	
<p>Qué:</p> <p>Que, para mejorar el cumplimiento con el Anexo 17:</p> <p>a) los Estados que no lo hayan hecho, actualicen/completan su Proyecto AVSEC del Plan de Acción SAP OACI NCLB a más tardar el 30 de agosto de 2019;</p> <p>b) los Estados que tengan un bajo nivel de Implementación Efectiva USAP coordinen con la OACI la instrucción necesaria o la asistencia bajo el SAP; y</p> <p>c) la OACI asista a los Estados a completar su Proyecto AVSEC del Plan de Acción SAP a más tardar el 30 de julio de 2019.</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: mejorar el cumplimiento con el Anexo 17</p>	
<p>Cuándo: Julio/agosto 2019</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 type="checkbox"/> Otros:</p>	

7.2 Asuntos de implementación de la seguridad operacional de la aviación/Asuntos de implementación de la facilitación de la aviación

Asuntos de implementación de la seguridad operacional de la aviación

7.2.1 Conforme a la NE/06, la Reunión tomó nota de las conclusiones y decisiones adoptadas en la Novena Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación y Facilitación y SAM OACI/CLAC NAM/CAR (AVSEC/FAL/RG/9) celebrada en Santo Domingo, República Dominicana, del 27 al 29 de marzo de 2019. Asimismo, la Reunión coincidió en:

- Incentivar la colaboración de los Estados y fomentar la participación de expertos pertinentes de los Estados en las actividades planeadas.
- Exhortar a la actualización del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (NCASP) y el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFP); la activación del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación (NCASC) y los Comités Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFC);
- Responder a las Cartas de Estado de la OACI en el debido tiempo.

7.2.2 Estados Unidos instó a los Estados Miembros a permanecer informados y participar en las discusiones sobre políticas de seguridad de la aviación de la OACI como una necesidad para asegurar las normas internacionales y considerar las necesidades y mejores prácticas en la región. También se informó a la Reunión sobre las deliberaciones recientes en el Panel y Junta AVSEC con respecto a la próxima propuesta de Enmienda 17 al Anexo 17 que incluye un cambio a la Norma 4.2.6 que no se logró a través de consenso. Este ejemplo se utilizó para demostrar cómo la dinámica significativa del proceso de elaboración de políticas puede pasar desapercibida por los Estados Miembro que no participan en el proceso.

7.2.3 Cuba expresó su inconformidad con los resultados de la última Auditoría USAP realizada a su país, cuestionando los criterios y la ejecución misma de la Auditoría. Cuba aclaró que hace 2 años se auditó su documentación y manual dando como resultado una EI de cumplimiento muy elevado y, ahora, en la última Auditoría, esta misma documentación y documentos fueron evaluados como no buenos, lo cual crea una situación contradictoria de la evaluación de las Preguntas del Protocolo (PQ) de la Auditoría. Se ha proporcionado a la Secretaría General una explicación más detallada y completa de esta inconformidad. En consecuencia, se formuló la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/09/20	REVISIÓN Y MEJORAS DE LA AUDITORÍA USAP
Qué: Que para apoyar los perfeccionamientos y procesos de mejora del Programa USAP para asegurar un programa exhaustivo e integral USAP (criterios, guías, etc.): a) la OACI comparta las recomendaciones del Panel AVSEC sobre las mejoras al Programa USAP; b) los Estados compartan cualquier inconformidad o comentarios sobre el programa de auditorías USAP; y	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input type="checkbox"/> Técnico/Operacional

c) los Estados apoyen las recomendaciones para mejorar el Programa USAP que será discutido en el próximo 40º período de sesiones de la Asamblea.	
Por qué: para apoyar los perfeccionamientos y procesos de mejora del Programa USAP para asegurar un programa exhaustivo e integral USAP	
Cuándo: próximo 40º 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:	

7.2.4 El Salvador manifestó que no se ha atendido su solicitud para tener una validación de sus preocupaciones significativas de seguridad (SSeC) resueltas. La OACI aclaró que en la actualidad existe un número limitado de Auditores calificados de la OACI y ésta ha sido la principal razón de esta demora.

7.2.5 Costa Rica agradeció a la Oficina NACC de la OACI por su asistencia inmediata para prepararse para el Auditor USAP llevando a cabo una misión de asistencia técnica en sitio en Costa Rica.

7.2.6 Conforme a la NE/08, se informó a la Reunión sobre el Programa de Apoyo a la Implementación y Desarrollo - Seguridad de la Aviación (ISD-SEC) de la OACI, subrayando las iniciativas y las actividades realizadas para apoyar a los Estados en la implementación del Anexo 17 – *Seguridad* y el mantenimiento de medidas efectivas de seguridad de la aviación a lo largo del tiempo.

7.2.7 Estados Unidos presentó la NE/18 preparada por la TSA, la cual informó a la Reunión de la implementación y la observación en curso del Plan Mundial de Seguridad de la Aviación (GASeP) en apoyo de la implementación apropiada, efectiva y sostenible de las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) del Anexo 17. Se sugirió que múltiples planes y hojas de ruta en la región con diferentes objetivos podrían estar causando la percepción de que el GASeP es un nuevo conjunto de requisitos que los Estados deben cumplir vs entender su propósito como un plan estratégico. El mensaje enfatizó que monitorear la implementación del GASeP no debe ser una actividad onerosa que quite tiempo y recursos a los esfuerzos de los Estados Miembro para implementar las normas efectivas y sostenibles del Anexo 17. A este respecto, la Reunión reconoció las siguientes acciones:

- Señalar la importancia del GASeP como herramienta que proporciona orientación sobre los planes de trabajo para la OACI, los Estados Miembro y partes interesadas para tener repercusiones positivas en la implementación de las SARPs del Anexo 17.
- Apoyar el programa de trabajo del AVSEC/FAL/RG e incentivar una mayor participación de los Estados en ese grupo.

7.2.8 Estados Unidos planteó la próxima Carta de Estado sobre la Enmienda 17 al Anexo 17 – propuesta para disposiciones nuevas y/o revisadas sobre evaluaciones de vulnerabilidad; intercambio de información entre Estados y partes interesadas; programas de instrucción y sistemas de certificación; control de acceso e investigación de personal, sugiriendo que cada Estado lleve a cabo su propio estudio de impacto económico en 100% del personal, ya sea que ya esté implementado o cuánto le costará si se implementa conforme a una nueva norma propuesta. Esta información debe incluirse en la respuesta de cada Estado a la Carta de Estado sobre el tema ya que comunicará la decisión final del Consejo sobre la

enmienda propuesta. La OACI se comprometió a dar seguimiento a esta acción con los Estados en la región. A este respecto, la Reunión adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/09/21	EVALUACIÓN DE IMPLICACIONES DE COSTOS PARA LOS ESTADOS POR LA ENMIENDA 17 AL ANEXO 17
Qué: Que, con la finalidad de asegurar la respuesta respectiva de los Estados a la Enmienda 17 del Anexo 17, los Estados consideren llevar a cabo una evaluación de las implicaciones de costos para los Estados para cumplir con el cambio propuesto a la Norma 4.2.6.	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Operacional / Técnico
Por qué: para asegurar la respuesta respectiva de los Estados a la Enmienda 17 del Anexo 17	
Cuándo: NACC/DCA/10	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 type="checkbox"/> Otros:	

7.2.9 Estados Unidos informó a la Reunión que hizo una aportación voluntaria de cerca de USD \$1 millón anualmente al fondo AVSEC y pueden dirigir el uso de parte de esos fondos a la región, de ser necesario. El uso del fondo AVSEC, si se administra eficientemente, debe aliviar la necesidad de asistencia para enfocarse también en la asistencia relacionada con la seguridad. A este respecto, se adoptó la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/09/22	ASISTENCIA AVSEC A LOS ESTADOS COORDINADA POR LA TSA/OFICINA NACC DE LA OACI
Qué: Que, con la finalidad de coordinar la asistencia relacionada con la seguridad ofrecida por los Estados Unidos, los Estados que requieran dicha asistencia se coordinen con la Oficina Regional NACC de la OACI para una asistencia común bajo el enfoque NCLB/SAP.	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Operacional / Técnico
Por qué: con la finalidad de coordinar la asistencia ofrecida relacionada con la seguridad	
Cuándo: NACCDCA/10	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 type="checkbox"/> Otros:	

7.2.10 En una intervención para apoyar el párrafo 2.2 de la NE/11., Estados Unidos subrayó el trabajo que está realizando el Grupo de Trabajo de Registros de Nombres de los Pasajeros (PNR) para desarrollar propuestas para las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) sobre la recopilación, uso, procesamiento y protección de datos (PNR) en línea con la resolución 2396 (2017) del Consejo de

Seguridad de las Naciones Unidas (UNSC). Estados Unidos también recordó a la Reunión que el Departamento de Estado de Estados Unidos está disponible para ayudar a sus socios a una implementación efectiva de un sistema PNR.

Ciberseguridad

7.2.11 Conforme a la NE/10, Francia informó que la DGAC de Francia ha abordado pronto las crecientes ciberamenazas a sus sistemas y ha definido una Política sobre Seguridad para Sistemas de Información (PSIS). Se definió dentro de un marco regulatorio nacional que le otorga un papel central a la agencia nacional de ciberseguridad (ANSSI) para prevenir ciberamenazas, informar y proteger sistemas de información.

7.2.12 La PSIS de la DGAC está definida a través de 3 componentes: una estrategia respecto a la ciberseguridad, un componente de gobernanza y un componente operacional (el sistema de ciberinformación). Debido a la sensibilidad de la ciberseguridad para la aviación civil, la DGAC preside desde 2018 el Comité Nacional sobre Ciberseguridad en el Transporte Aéreo y está a cargo de la coordinación de la estrategia de ciberseguridad para la aviación civil con todas las partes interesadas. Este Comité Nacional está conformado por fabricantes de aeronaves, aerolíneas, aeropuertos, proveedores de servicios y expertos en ciberseguridad en Francia.

7.2.13 Este sistema de ciberinformación se ha implementado siguiendo un enfoque pragmático por pasos que depende de habilidades internas y externas en aspectos de ciberseguridad de vanguardia de alto nivel. El sistema de ciberinformación proporciona 6 servicios de seguridad: gestión de acceso, cartografía, recopilación y registro, detección de incidentes y procesamiento de incidentes.

Asuntos de implementación de facilitación de la aviación

7.2.14 Conforme a la NE/11, la Secretaría subrayó los avances recientes en los programas de Facilitación describiendo las recomendaciones alcanzadas por la Décima reunión del Panel de Facilitación en relación con el Anexo 9 – *Facilitación*, y presentó el estado de la implementación de la Estrategia del Programa de Identificación de Viajeros (TRIP) de la OACI y del Directorio de Claves Públicas (PKD) de la OACI. Para respaldar este asunto, la Reunión acordó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/09/23	IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA PROGRAMA DE IDENTIFICACIÓN DE VIAJEROS (TRIP) Y DEL DIRECTORIO DE CLAVES PÚBLICAS (PKD) DE LA OACI
Qué: Que los Estados: a) cumplan con las normas del Anexo 9 que los requieran a notificar diligentemente información precisa sobre documentos de viajes robados, perdidos y revocados emitidos por su Estado a la INTERPOL para inclusión en la base de datos SLTD;	Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input type="checkbox"/> Técnico/Operacional

<p>b) establezcan un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo y comités afines en conformidad con las Normas 8.17, 8.18 y 8.19 de la edición 15 del Anexo 9 – Facilitación;</p> <p>c) traten de unirse a la PKD de la OACI como medio de autenticar los documentos de viaje para neutralizar las actividades las actividades transfronterizas delictivas;</p> <p>d) implementen la hoja de ruta de la Estrategia TRIP de la OACI para mejorar tanto la facilitación del transporte aéreo como la seguridad de la aviación y para evitar la circulación de personas potencialmente inadmisibles; y</p> <p>e) garanticen que sus respectivas listas de verificación de cumplimiento del Anexo 9 se hayan completado debidamente en el sistema EFOD a más tardar para la NACC/DCA/10.</p>	
<p>Por qué: Para perfeccionar la implementación de la estrategia del programa de identificación de viajeros (TRIP) y del Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI</p>	
<p>Cuándo: NACC/DCA/10</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 8
del Orden del Día: **Asuntos de protección al medioambiente**

8.1 Bajo la NE/07, la Secretaría presentó información sobre la situación de implementación de las Resoluciones A39-2 (cambio climático) y A39-3 (Medidas basadas en criterios de mercado) de la Asamblea de la OACI y sobre las actividades relacionadas con la protección ambiental en las regiones NAM/CAR que se han llevado a cabo desde el 39º período de sesiones de la Asamblea, incluyendo la iniciativa de la OACI del plan de acción estatal, y la implementación del Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA).

8.2 Se alentó a los Estados que todavía no han desarrollado o actualizado sus planes de acción estatales con datos cuantificados, a que lo hagan lo antes posible. Además, se les exhortó a participaran voluntariamente en la fase piloto del CORSIA a partir de 2021. La Reunión reconoció la urgencia de las acciones en 2019 y 2020 por parte de los Estados y los explotadores de aviones para la implantación del CORSIA, y se alentó a los Estados a participar en las actividades de creación de capacidad ACT-CORSIA de la OACI, incluyendo las asociaciones de colaboración en el marco del CORSIA, reconociendo la importancia de un enfoque coordinado en el marco de la OACI.

8.3 Bajo la IP/11, Francia mencionó brevemente el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional, los mecanismos básicos de CORSIA, luego describiendo los medios a través de los cuales Francia ha asegurado el comienzo oportuno del plan desde principios de 2019. También se enfocó en el cuidado especial que debe darse a los Territorios de ultramar. CORSIA tuvo que instalarse con rapidez, lo cual requirió Buena comunicación entre los Estados y sus explotadores de aeroplanos. Los explotadores franceses, en su mayoría, ya estaban acostumbrados a monitorear CO₂ y el proceso general MRV, lo cual ayudó a hacer un uso eficiente del periodo.

8.4 Como resultado de las actividades realizadas por Francia, los transportistas de ultramar basados en el Caribe tuvieron que recibir más ayuda debido a sus exenciones de planes pre-existentes, lo que llevó a un conocimiento menos sólido de MRV. Francia aprobó todos los 17 EMP entregados de sus explotadores. El siguiente paso, importante, será recibir el primer informe de emisiones en 2020, que será el primero del plan y contribuirá a sentar la base del plan, el cual con el tiempo será la referencia para todas las compensaciones a través del plan.

8.5 A través de la NE/10, la Secretaría proporcionó información sobre el estado de implementación de la Resoluciones A39-1 (ruido y emisiones de las aeronaves) y sobre las actividades relacionadas con la protección ambiental que se realizaron en las Regiones NAM/CAR desde el 39º período de sesiones de la Asamblea, incluyendo el avance del trabajo del Comité de la OACI sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), así como las actividades de divulgación y creación de capacidad para apoyar más a los Estados miembros.

8.6 Finalmente se invitó a los Estados de la región a que incluyesen la protección del medio ambiente en sus actividades de planificación y ejecución relacionadas con las mejoras en el sistema de aviación civil; y se les alentó a participar en la evaluación sobre combustibles de aviación sustentables y a considerar su participación en la preparación de estudios de factibilidad para evaluar el potencial de desarrollo e introducción futura de esos combustibles.

Cuestión 9
del Orden del Día: Asuntos de transporte aéreo

9.1 La NE/09 informó sobre el trabajo prioritario de la OACI bajo el Objetivo Estratégico – *Desarrollo económico del transporte aéreo*, resumiendo el trabajo de la Organización acerca de la política y reglamentación del transporte aéreo y de la gestión de la infraestructura y su financiamiento. Se reseña, asimismo, la labor de la OACI relativa a datos de aviación y el análisis conexo, que se centra en macrodatos, herramientas de análisis comerciales y pronósticos de tráfico aéreo. Se solicitó a los Estados a apoyar el trabajo de la OACI para el desarrollo económico del transporte aéreo; a aplicar y seguir las políticas y orientaciones de la OACI con respecto al transporte aéreo, en sus prácticas normativas; a proporcionar oportunamente las estadísticas requeridas por la OACI; a usar los datos, herramientas y análisis de la OACI; y a participar activamente en las próximas reuniones de la OACI relacionadas con el desarrollo económico del transporte aéreo.

9.2 Bajo la P/12 la Reunión tomó nota de los resultados y la preparación final del Caso de Estudio de República Dominicana. Se tomó nota de la estructura actual del informe así como de los objetivos del estudio. El estudio muestra los impactos principales del compromiso de tener a la aviación como una prioridad nacional, a saber:

- Evaluación de impacto rigurosa
- Impacto de las reformas en el PIB per cápita
- Impacto de las reformas en la concentración del mercado
- Impacto en el flujo de pasajeros de los Estados Unidos a República Dominicana

9.3 Este estudio será un modelo a ser aplicado en otros contextos alrededor del mundo.

Panel Transporte Aéreo

9.4 Bajo esta cuestión del orden del día, se desarrolló un Panel sobre “Mejorar la Promoción del Estado para el desarrollo de los Asuntos de Transporte Aéreo” entre los Directores Generales. Este Panel concluyó que el Transporte Aéreo es un catalizador para el Desarrollo económico y que hay una necesidad de que los Estados movilicen a sus gobiernos para apoyar a la aviación. Los cambios culturales también son necesarios para cambiar el ritmo lento de los mecanismos regulatorios existentes, así como adoptar un enfoque más liberal para el Transporte Aéreo regional, lo cual requiere voluntad política para hacer un compromiso definitivo para romper todas las barreras instaladas. El **Apéndice C** proporciona los detalles de este Panel.

Cuestión 10

del Orden del Día: Otros asuntos

Contribuciones Pendientes para la OACI

10.1 Conforme a la NE/05, *Cuotas por pagar a La OACI por los Estados, se recordó a los Directores que la OACI depende de las contribuciones de los Estados para llevar a cabo su mandato.* Como tal, la Secretaría exhortó a los Estados a tomar las medidas necesarias para honrar sus obligaciones financieras para con la organización de manera urgente. La nota incluyó los montos pagaderos por los Estados Miembros para 2019 y montos pendientes debidos de años previos para referencia de la Reunión.

Otros asuntos de instrucción y recursos humanos

10.2 La NE/16 presenta el concepto de Integración del Proceso de Instrucción como un medio para desarrollar e implementar una estrategia inteligente para vincular con fluidez los aspectos de la instrucción y hacerlos comprensibles y positivamente aplicables para el personal aeronáutico a través de una evaluación minuciosa de la instrucción específica requerida por cada área y el desarrollo de un programa de estudios especial que establezca claramente la relación entre los nuevos conceptos, no sólo en teoría sino también en su aplicación, de tal forma que la implementación pueda llevarse a cabo sin problemas.

10.3 República Dominicana invitó a la Reunión a:

- Analizar y discutir la información contenida en este documento de trabajo.
- Solicitar el apoyo habitual de la oficina GAT de la OACI para promover ésta y otras estrategias de instrucción orientadas a la integración y efectividad.
- Apoyar a los Centros de Instrucción en el desarrollo de una estrategia integral para enfrentar los desafíos en la instrucción con base en la Integración del Proceso de Instrucción.
- Encomendarle a las autoridades locales apropiadas la evaluación de los proyectos que se implementarán en el corto plazo para coordinarse adecuadamente con las áreas de instrucción para la preparación de la instrucción, integrando este nuevo enfoque.
- Incorporar cualquier otra acción recomendada.

10.4 Conforme a la IP/09, República Dominicana reiteró a la Reunión la voluntad para colaborar y cooperar a nivel regional a través de programas, iniciativas, herramientas y otros recursos que puedan estar disponibles para asegurar la promoción de la seguridad operacional de la aviación, la continuidad de los servicios de navegación aérea, la instrucción estandarizada y el intercambio de buenas prácticas. Por último, República Dominicana invitó a todos los Estados a apoyar los esfuerzos conjuntos que permitan el fortalecimiento de todos los sistemas de aviación en el mundo.

10.5 Conforme a la NI/08, República Dominicana proporcionó una perspectiva general de los servicios de instrucción provistos por la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA), como un Centro Regional de Excelencia en Instrucción TRAINAIR PLUS, habiendo diseñado más de 100 programas académicos relacionados con las especialidades certificadas por el programa TRAINAIR, que incluyen Navegación Aérea, Seguridad en Vuelos y Gestión de la Seguridad.

10.6 Los programas diseñados por ASCA se presentan en las modalidades de CMDN, cursos básicos, cursos avanzados, seminarios y talleres, y se ofrecen a los proveedores de servicios de navegación aérea, operadores de aeronaves y de aeropuertos, Autoridades de Aviación Civil y otras entidades en el sector.

10.7 La Reunión tomó nota de que como una institución educativa enfocada en la instrucción técnica especializada en República Dominicana, la ASCA tiene como prioridad el uso de todas las herramientas disponibles a nivel local y regional para asegurar la cooperación, la integración y el crecimiento de los Estados de la Región, en especial en aspectos relacionados con el desarrollo de capacidades en el personal técnico para generar una cantidad suficiente de personal capacitado para responder a la demanda en el sector de la aviación que enfrenta un crecimiento pronosticado de las operaciones aéreas en todo el mundo, contribuyendo así a la elevación de los niveles de cumplimiento y las normas del sistema regional de navegación aérea.

Inclusión e igualdad de género en la aviación

10.8 Conforme a la IP/12, la Reunión tomó nota de que República Dominicana, con el objetivo de promover la inclusión y la igualdad de género en la aviación, ha implementado iniciativas valiosas para promover la participación de las mujeres en la aviación para reducir la brecha existente. Es por ello que ha trabajado directamente para motivar a su personal incluyendo políticas y estrategias basadas en la Igualdad de Género, con lo cual han logrado una cultura organizacional con apertura hacia la diversidad e igualdad de oportunidades para hombres y mujeres.

10.9 República Dominicana recomendó a las Autoridades de Aviación Civil de la Región desarrollar y aplicar políticas que permitan igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres en los campos profesionales, laborales y de instrucción, y los invitó a unir esfuerzos con instituciones públicas y privadas para promover la igualdad de oportunidades en el sector.

Calendario de Eventos 2020 de la Oficina Regional NACC de la OACI

10.10 La Reunión tomó nota del Calendario de Eventos preliminar de 2020 de la Oficina Regional NACC de la OACI (IP/03). Se invitó a los Estados a realizar su planeación anual respectiva considerando los eventos de la Oficina Regional NACC de la OACI para 2020.

Sede de la siguiente Reunión NACC/DCA

10.11 Conforme a la NE/04, la Reunión recordó el esquema de rotación para ser la sede de la Reunión NACC/DCA, con base en el cual la sede de la siguiente Reunión NACC/DCA correspondería a la subregión del Caribe Central. Sin embargo, Francia informó a la Reunión de su interés por celebrar la próxima Reunión NACC/DCA en Martinica. La Reunión agradeció a Francia por su apoyo y recibió con

beneplácito el compromiso para la siguiente Reunión NACCDCA. La siguiente Reunión NACC/DCA se llevará a cabo durante la última semana de noviembre o la primera semana de diciembre.

Informe sobre el B737 Max

10.12 Conforme a la P/14, Estados Unidos presentó una perspectiva general de los esfuerzos de regreso a servicio del Boeing 737 MAX, y afirmó que no hay una fecha establecida para el regreso a servicio. Como Estado del Diseño, Estados Unidos aseveró además que la seguridad es su principal responsabilidad y preocupación. En la presentación, Estados Unidos describió el enfoque basado en datos que se está tomando para asegurar que los cambios incorporados en el diseño solucionen los problemas identificados, y que el B737 MAX puede ser operado de manera segura antes de su regreso a servicio. Además, Estados Unidos identificó la necesidad de seguir trabajando con las Autoridades de Aviación Civil (AAC) extranjeras para cumplir con los requisitos técnicos y procesales para que los Estados y los operadores regresen sus flotas a servicio. Estados Unidos enfatizó su deseo de continuar los esfuerzos de divulgación para aliarse con las CAAs para mantenerlas informadas de los avances en seguridad durante este proceso.

LISTA EJECUTIVA DE CONCLUSIONES

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
C/01	<p>APOYO A LOS ESTADOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE UN MARCO DE REFERENCIA OPERACIONAL Y NORMATIVO PARA OPERACIONES SISTEMA(S) DE AERONAVE NO TRIPULADA (UAS) Y SISTEMAS DE AERONAVE PILOTADA A DISTANCIA (RPAS) Que, considerando la amable asistencia de Estados Unidos para liderar las actividades sobre UAS/RPAS en la Región CAR para la operación apropiada de UAS y RPAS dentro del espacio aéreo CAR y las operaciones aeroportuarias correspondientes:</p>		
	<p>a) Estados Unidos designe a más tardar el 30 de agosto de 2019 un Especialista en la Materia (SME) para trabajar con la Oficina Regional NACC de la OACI en la asistencia de las operaciones UAS/RPAS en la Región CAR; y</p>	Estados Unidos	30 de agosto de 2019
	<p>b) considerando las recomendaciones del próximo taller UAS/RPAS en la Oficina Regional NACC de la OACI, los Estados, con el apoyo del SME de la FAA presenten su avance en la implementación de las recomendaciones del taller y otras acciones conducidas para asegurar las operaciones UAS/RPAS en la Región CAR a más tardar a la reunión NACC/DCA/10.</p>	los Estados	reunión NACC/DCA/10.
D/02	<p>APROBACIÓN DE LAS CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN ANI/WG/5 Que, para asegurar el desempeño continuo y la continuación de las actividades de implementación realizadas por el Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR (ANI/WG), la Reunión NACC/DCA aprueba todas las conclusiones de la reunión ANI/WG/05.</p>	NACC/DCA/09	
C/03	<p>MEJORA EN LA ASISTENCIA DEL SISTEMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL (SOS) A LOS ESTADOS NACC Que, con la finalidad de apoyar el establecimiento de un Sistema Estatal de la vigilancia de la seguridad operacional que garantice la confianza mundial y la validación sin importar la entidad o la metodología de revisar el sistema y para desarrollar un mecanismo de referencia cruzada de las distintas auditorías del USOAP, IASA y EASA, Estados Unidos, COCESNA y la OACI, en la medida de lo posible,</p>		
	<p>a) revisen e implementen la propuesta del Proyecto para los Go-Teams de vigilancia de la seguridad operacional propuestos bajo la NI/14 de la Reunión NACC/DCA/9; e</p>	Estados Unidos, COCESNA y la OACI	

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
	b) informen el avance e implementación a la Reunión NACC/DCA/10.	Estados Unidos, COCESNA y la OACI	Reunión NACC/DCA/10
C/04	<p>PROPUESTA DE IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO DEL BID Que, considerando las oportunidades de financiación que el BID tiene disponibles para los Estados para la implementación de las SARPS de la OACI, los cambios institucionales y las acciones de mitigación para emisiones de CO2,</p>		
	a) los miembros de CASSOS, en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI, continúen la aplicación de las oportunidades de los Bienes Públicos Regionales del BID para el Proyecto de Mejora de CASSOS;	miembros de CASSOS	
	b) los Estados interesados en postularse para las oportunidades de Financiación del BID disponibles para la implementación de las SARPS de la OACI, los cambios institucionales y las acciones de mitigación para emisiones de CO2, se pongan en contacto con el BID en coordinación con la OACI a más tardar el; y	Estados interesados	30 de agosto de 2019
	c) los Estados coordinen otros Proyectos potenciales con la OACI para obtener financiación del BID a más tardar el 30 de diciembre de 2019.	Estados	30 de diciembre de 2019
C/05	<p>ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL MEJORAMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS, ACTUALIZACIÓN DEL SISTEMA Y LA IMPLEMENTACIÓN DE LAS MEJORAS POR BLOQUES DEL SISTEMA DE AVIACIÓN Que, con la finalidad de brindar asistencia a los Estados CAR en su cumplimiento efectivo de las SARPS de la OACI y su respuesta oportuna ante las contingencias (huracanes, erupciones de volcanes, etc.) y otras respuestas urgentes necesarias,</p>		
	a) los Estados interesados en participar en la Propuesta USTDA informen a la OACI a más tardar el 30 de julio de 2019 ;	Estados interesados	30 de julio de 2019
	b) la OACI coordine con la FAA y los Estados interesados a más tardar el 30 de agosto de 2019 para tener una revisión inicial de la Propuesta del Proyecto de la USTDA presentada en la NE/21 de la Reunión NACC/DCA/9;	OACI	30 de agosto de 2019
	c) la FAA, los Estados interesados y la OACI trabajen en coordinación con la USTDA para la implementación de la Propuesta del Proyecto; y	la FAA, los Estados interesados y la OACI	
	d) la OACI informe sobre el avance de la ejecución de este Proyecto a la Reunión NACC/DCA/10.	OACI	Reunión NACC/DCA/10

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
D/06	<p>APROBACIÓN DEL INFORME DE LA NAM/CAR/CATC/WG/5 La NACC/DCA aprueba las Conclusiones y Decisiones de la Quinta Reunión del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG/5)</p>	NACC/DCA	
C/07	<p>NECESIDADES DE INSTRUCCIÓN DE LOS ESTADOS Y DE LA REGIÓN Que con la finalidad de agilizar la recolección y procesamiento de las necesidades de instrucción por el NAM/CAR/CATC/WG</p>		
	<p>a) los Estados designen un PoC para la recolección de las necesidades de instrucción nacionales; y b) el NAM/CAR/CATC/WG, apoyado por la OACI, realice una recolección regional de las necesidades de instrucción, tomando en consideración el sitio web/herramienta de Instrucción de la GAT de la OACI.</p>	Estados	
C/08	<p>SEGUIMIENTO A TEMAS RELEVANTES DE LA REUNIÓN NACC/DCA Que con la finalidad de continuar el enfoque y garantizar la relevancia de las acciones y conclusiones adoptadas por las reuniones NACC/DCA, la OACI envíe una carta de seguimiento a los Estados a más tardar el 15 de agosto de 2019, delineando los temas más críticos y esperando las respuestas valiosas de los Estados.</p>	OACI	15 de agosto de 2019
C/09	<p>IMPLEMENTACIÓN DE PLANES MUNDIALES DE LA OACI Que, para apoyar que los planes estatales y regionales están alineados con los nuevos planes mundiales (GASP y GANP), asegurando el presupuesto anual y los recursos necesarios para esta implementación, la OACI informe a los Estados, una vez que los nuevos planes mundiales sean aprobados, sobre la lista de cuestiones críticas de los planes a ser consideradas para que el Estado planifique los presupuestos necesarios y los ajustes al Plan Nacional.</p>	OACI	
C/10	<p>PROTECCIÓN LEGAL DE LA INFORMACIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL Que, considerando la importancia del análisis de la información de seguridad operacional para la toma de decisión, la existencia de directrices del RASG-PA sobre la protección legal de la información de seguridad operacional, Estados Unidos, IATA y la OACI:</p>		

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
	a) analicen la situación actual para asegurar la protección legal de la información de seguridad operacional,	Estados Unidos, IATA y la OACI	
	b) recomienden acciones para asegurar la protección legal y el uso de la información de seguridad operacional, y	Estados Unidos, IATA y la OACI	
	c) reporten los resultados a la Reunión NACC/DCA/10.	Estados Unidos, IATA y la OACI	NACC/DCA/10
C/11	APOYO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SSP Que, con la finalidad de facilitar y asegurar una implementación sistemática del SSP en las regiones NAM y CAR, los Estados NACC:		
	a) proporcionen recursos suficientes y faciliten la coordinación entre las partes interesadas; y	Estados	
	b) empoderen el desarrollo y la implementación de una cultura del SSP.	Estados	
C/12	MEJORAS DE GREPECAS Que, para apoyar y tener una implementación más inclusiva de las mejoras propuestas para el Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) bajo una manera más coordinada, los Estados:		
	a) compartan las necesidades y comentarios de sus Estados para este proceso de mejora respondiendo si no lo han hecho a la propuesta de mejoras entregada por el Presidente del GREPECAS a través de la Secretaría de la OACI y	Estados	
	b) participen en la próxima reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP) programada para julio de 2019 y en la reunión GREPECAS/20 (2020) para las mejoras que están siendo implementadas por el Grupo.	Estados	
C/13	PUNTO FOCAL DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE LOS ESTADOS Que, para permitir el establecimiento de una estrategia para incrementar el nivel de cumplimiento de los Estados en el área de investigación de accidentes e incidentes, cada Estado:		
	a) designe, si es que aún no lo ha hecho, un punto focal lidiar con todos los asuntos relacionados con la investigación y estar a cargo, proporcionándole a la Oficina Regional NACC de la OACI la información de contacto del punto focal; y	Estado	
	b) desarrolle, en coordinación con la Oficina Regional NACC de la OACI, un plan de trabajo para lograr una mejora significativa en la implementación efectiva de la AIG del Estado.	Estado	

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
C/14	<p>IMPLEMENTACIÓN DE MEJORAS EN AIG Que, con base en el Estado de Implementación Efectiva del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) de AIG, y para la implementación de mejoras para aumentar el nivel de cumplimiento con los requisitos AIG, los Estados</p>		
	a) aprueban el enfoque por fases para mejorar las cuestiones de AIG, como se detalla en la P/05 de la Reunión NACC/DCA/09 a más tardar el 9 de agosto de 2019 ;	Estados	a más tardar el 9 de agosto de 2019
	b) consideren acciones para la asignación de personal permanente para AIG; suministro de instrumentos para evitar conflictos de interés, suministro de infraestructura adecuada para AIG e inclusión de personal de AIG en la planeación e implementación del SSP;	Estados	
	c) evalúen los cambios legislativos requeridos para establecer la independencia del proceso/autoridad de investigación;	Estados	
	d) apoyen las iniciativas de RAIO en la región;	Estados	
	e) t trabajen con la OACI en el establecimiento de un plan de acción para AIG;	Estados	
	f) designen un punto focal (de preferencia un investigador de tiempo completo) para que empiece a trabajar con la Oficina Regional NACC de la OACI en el establecimiento de un plan de acción para AIG a más tardar el 9 de agosto de 2019 ;	Estados	a más tardar el 9 de agosto de 2019
	g) proporcionen a la OACI la información del punto focal de AIG designado en el Estado a más tardar el 9 de agosto de 2019 ; e	Estados	a más tardar el 9 de agosto de 2019
	h) informen sobre los avances en estas acciones a la Reunión NACC/DCA/10.	Estados	Reunión NACC/DCA/10
C/15	<p>MEJORA DE ESFUERZOS Y ACTIVIDADES ANTE CONTINGENCIAS Que, con la finalidad de mejorar el mecanismo existente para Contingencias y respuesta a emergencias en la Región CAR:</p>		

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
	a) IATA se una al mecanismo existente de Contingencias en Servicios de Tráfico Aéreo (ATS) liderado por la OACI con su iniciativa del Equipo de Coordinación de Contingencias para acordar mejores procedimientos de coordinación y crear sinergias para apoyar a los Estados y Aerolíneas en caso de contingencias; y	IATA	
	b) la OACI informe sobre el avance de este proceso a la Reunión NACC/DCA/10	OACI	
D/16	EXTENSIÓN DEL CONTRATO MEVA DURANTE DOS AÑOS MÁS Que, considerando que la red de comunicaciones MEVA es la principal Red Aeronáutica del CAR que proporciona servicios de voz y datos en la región y que el contrato actual de Servicios MEVA vence en 2020:		
	a) los Estados Miembros de MEVA extenderán el contrato actual de Servicios MEVA de conformidad con los mismos términos durante dos años más; y	Estados Miembros de MEVA	
	b) el Grupo Ad hoc MEVA/TMG acelere las actividades para la implementación de la fase IV de MEVA.	Grupo Ad hoc MEVA/TMG	
D/17	APROBACIÓN DE LA NUEVA ESTRUCTURA DE ANI/WG Que, con el propósito de impulsar los objetivos estratégicos regionales y mejorar los tiempos de ejecución de la implementación:		
	a) se aprueba la nueva estructura de implementación del grupo ANI/WG, y		
	b) los respectivos Términos de Referencia (ToRs) de ANI/WG se ajusten con el nivel de eficiencia indicado y el programa actual de trabajo será SMART en la formulación de tareas, metas, objetivos y resultados entregables, alineados con el GANP y en coordinación con el GASP.		
C/18	REVISIÓN DEL DESEMPEÑO DE E/CAR/CATG/WG Y E/CAR/NTG Que, con la finalidad de optimizar los recursos y los esfuerzos en la implementación y para asegurar que las actividades están orientadas a resultados y benefician a los Estados,		
	a) el E/CAR/CATG, con base en su programa actual de trabajo y el avance alcanzado, revise y presente a la Reunión NACC/DCA/10 una propuesta para optimizar los recursos y elevar la eficiencia del grupo, y	E/CAR/CATG	Reunión NACC/DCA/10

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
	b) el E/CAR/NTG analice opciones para dar seguimiento a sus actividades como maximizar la coordinación a través de medios electrónicos y/o considerar reuniones presenciales cada dos años.	E/CAR/NTG	
C/19	<p>PLAN DE ASISTENCIA AVSEC CONFORME AL SAP NACC DE LA OACI Que, para mejorar el cumplimiento con el Anexo 17:</p> <p>a) los Estados que no lo hayan hecho, actualicen/completan su Proyecto AVSEC del Plan de Acción SAP OACI NCLB a más tardar el 30 de agosto de 2019;</p> <p>b) los Estados que tengan un bajo nivel de Implementación Efectiva USAP coordinen con la OACI la instrucción necesaria o la asistencia bajo el SAP; y</p> <p>c) la OACI asista a los Estados a completar su Proyecto AVSEC del Plan de Acción SAP a más tardar el 30 de julio de 2019.</p>		
C/20	<p>REVISIÓN Y MEJORAS DE LA AUDITORÍA USAP Que para apoyar los perfeccionamientos y procesos de mejora del Programa USAP para asegurar un programa exhaustivo e integral USAP (criterios, guías, etc.):</p> <p>a) la OACI comparta las recomendaciones del Panel AVSEC sobre las mejoras al Programa USAP;</p> <p>b) los Estados compartan cualquier inconformidad o comentarios sobre el programa de auditorías USAP; y</p> <p>c) los Estados apoyen las recomendaciones para mejorar el Programa USAP que será discutido en el próximo 40º período de sesiones de la Asamblea.</p>		
C/21	<p>EVALUACIÓN DE IMPLICACIONES DE COSTOS PARA LOS ESTADOS POR LA ENMIENDA 17 AL ANEXO 17 Que, con la finalidad de asegurar la respuesta respectiva de los Estados a la Enmienda 17 del Anexo 17, los Estados consideren llevar a cabo una evaluación de las implicaciones de costos para los Estados para cumplir con esta Enmienda.</p>	Estados	
C/22	<p>ASISTENCIA AVSEC A LOS ESTADOS COORDINADA POR LA TSA/OFICINA NACC DE LA OACI Que, con la finalidad de coordinar la asistencia relacionada con la seguridad ofrecida por los Estados Unidos, los Estados que requieran dicha asistencia se coordinen con la Oficina Regional NACC de la OACI para una asistencia común bajo el enfoque NCLB/SAP.</p>	Estados	
C/23	<p>IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA PROGRAMA DE IDENTIFICACIÓN DE VIAJEROS (TRIP) Y DEL DIRECTORIO DE CLAVES PÚBLICAS (PKD) DE LA OACI Que los Estados:</p>		

Número	Conclusión/Decisión	Responsable acción	Fecha límite
	a) cumplan con las normas del Anexo 9 que los requieran a notificar diligentemente información precisa sobre documentos de viajes robados, perdidos y revocados emitidos por su Estado a la INTERPOL para inclusión en la base de datos SLTD;	Estados	
	b) establezcan un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo y comités afines en conformidad con las Normas 8.17, 8.18 y 8.19 de la edición 15 del Anexo 9 – Facilitación;	Estados	
	c) traten de unirse a la PKD de la OACI como medio de autenticar los documentos de viaje para neutralizar las actividades las actividades transfronterizas delictivas;	Estados	
	d) implementen la hoja de ruta de la Estrategia TRIP de la OACI para mejorar tanto la facilitación del transporte aéreo como la seguridad de la aviación y para evitar la circulación de personas potencialmente inadmisibles; y	Estados	
	e) garanticen que sus respectivas listas de verificación de cumplimiento del Anexo 9 se hayan completado debidamente en el sistema EFOD a más tardar para la NACC/DCA/10.	Estados	NACC/DCA/10.

APÉNDICE B
INFORME DEL PANEL: ASUNTOS EMERGENTES DE LA AVIACIÓN – CÓMO ESTÁN MANEJANDO LOS ESTADOS ESTOS ASUNTOS

Composición del panel:

Carl Burleson (Moderador), Administrador Adjunto Interino FAA, Estados Unidos
Maria Boyle, Directora Ejecutiva ASSI, Reino Unido
Charles Beneby, Director General CAA, Bahamas
Frederic Guinier, Director DSAC, Francia
Francis Regis, Director General de Aviación Civil, Trinidad y Tobago
Guillermo Hoppe, Director General de Aviación Civil, Costa Rica

Resumen:

El panel versó sobre el impacto general de las nuevas tecnologías y tuvo una conversación sobre cómo están creciendo rápidamente y cambiando la manera en que funciona la aviación. Las nuevas tecnologías traen consigo nuevos retos, por ejemplo, el UAS (sistema de aeronave pilotada a distancia), tecnologías robóticas, biométricas y de otra índole que ahora son parte de las operaciones de aviación.

El panel habló del UAS, cómo funciona y su creciente uso en los últimos años. Es un ejemplo de cómo las tecnologías podrían ser un catalizador para cambiar nuestra operación de trabajo, y concluyó cómo el UAS y otras tecnologías están cambiando los sistemas de Aviación, los trabajos de aviación y nuestra vida normal. Las tecnologías y los innovadores encuentran nuevas formas de abordar un asunto de aviación, mejorar la seguridad operacional y ser más eficientes.

El panel introdujo la importancia del desarrollo de una regulación temprana para enfrentar las nuevas tecnologías, instrucción y educación adecuada, así como mejorar cómo los Estados están operando y mejorar sus operaciones.

La meta final de la discusión fue enfatizar la necesidad de que los Estados y la industria trabajen en conjunto en una etapa temprana para asegurar que las regulaciones no obstaculicen ni limiten las capacidades, al tiempo que siguen garantizando la seguridad continua del espacio aéreo.

Por último, el panel sugirió a la OACI apoyar a los Estados y la importancia de que la OACI asuma un rol preponderante promoviendo tecnologías, mejorando la seguridad operacional y brindando mecanismos eficaces para mejorar el uso de las tecnologías y el desarrollo de normas para el uso seguro de estas nuevas tecnologías.

APÉNDICE C
REPORTE DEL PANEL “MEJORAR LA PROMOCIÓN DEL ESTADO PARA EL DESARROLLO DE LOS ASUNTOS DE TRANSPORTE AÉREO”

Composición del Panel:

Sr. Meshesha Belayneh (Moderador), Subdirector, Dirección de Transporte Aéreo, OACI
Sr. José Antonio Ruiz, Director de Seguridad Operacional y Operaciones de Vuelo para la Región de las Américas, IATA
Sr. Rodrigo Vásquez, Director General, *Dirección General de Aeronáutica Civil* (DGAC), México
Sr. Carlos Salazar, Director General del *Instituto Nicaragüense Aeronáutica Civil* (INAC)
Sr. Nari Williams-Singh, Director General de la Autoridad de Aviación Civil de Jamaica (JCAA)
Sr. Armando Daniel López, Presidente, *Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba* (IACC)

Panorama:

El Panel estaba dirigido al intercambio de puntos de vista y perspectivas para el desarrollo del transporte aéreo en la región y a identificar los retos de la colaboración regional en la implementación de las cuestiones del transporte aéreo.

Inicialmente, Nicaragua ofreció un punto de vista sobre las interacciones con las autoridades gubernamentales, explicando que la actual legislación establecía un Consejo Consultivo compuesto de varias autoridades gubernamentales que se reunía cada trimestre. En esas reuniones, todas las políticas nacionales de transporte se revisan. Además, el INAC busca interactuar dos veces por mes con aquellas autoridades para mantener una estrecha coordinación, lo que ha generado excelentes resultados. También enfatizó la necesidad de interactuar con aerolíneas, especialmente en el intercambio de información. Nicaragua subrayó la importancia de involucrar a las áreas del gobierno de economía y turismo en las guías para el desarrollo de transporte aéreo.

En el contexto de la aviación de Cuba, se recordó a la Reunión que hay un bloqueo económico impuesto por Estados Unidos por más de sesenta años, que dificulta el acceso a ciertas tecnologías, forzando a país, por ejemplo, a comprar computadoras en China, en lugar de adquirirlas en algún país cercano. Sin embargo, se enfatizó que el apoyo de las autoridades de aviación de todos los Estados de la región, incluyendo la relación profesional mantenida con la FAA, NTSB y TSA de Estados Unidos y el fabricante Boeing ha sido muy importante para la aviación de Cuba. El gobierno cubano ha invertido mayormente en facilitación e infraestructura de la aviación en años recientes como una manera de promover el turismo, y ahora cuentan con diez aeropuertos internacionales. Hoy hay 66 aerolíneas de todo el mundo que vuelan a Cuba. La interacción con la OACI también ha sido un factor importante para la aviación cubana, especialmente en el área de instrucción.

Se brindó un panorama del estado actual del sistema mexicano de aviación civil, informando al público sobre la intención de establecer una agencia federal autónoma para conducir la aviación civil en México, remplazando a la actual DGAC. Este proceso ya está encaminado, aprovechando la actual situación política. En la siguiente Asamblea, México buscará ratificar su compromiso como Estado y participar más activamente en grupos de trabajo y ser capaz de desarrollar permanentemente actividades en beneficio de la región.

Bajo la perspectiva de Jamaica, la región encara una necesidad de incrementar la capacidad del espacio aéreo y considerar inversiones y obligaciones nacionales e internacional en la planificación del presupuesto, mostrando a los políticos las influencias directas e indirectas de la aviación y los retornos que proporciona a los Estados, especialmente al turismo y la economía. En Jamaica, las partes interesadas del segmento de la aviación, así como las autoridades del turismo y actividades financieras desempeñan un papel activo en el desarrollo de la aviación, y hay un constante diálogo entre ellos. El ritmo lento del proceso regulatorio (v.gr. la certificación de los explotadores aéreos) se ve como un obstáculo para la industria y se ha atendido en Jamaica a través del Sistema de Planificación de Recursos Empresariales que permite acortar el del tiempo proceso sin arriesgar la seguridad operacional. De acuerdo con Jamaica, políticas económicas más liberales deberían remplazar las políticas restrictivas actuales implantadas.

Por parte de la industria, la contribución del transporte aéreo al desarrollo socio-económico de los países es muy claro para la Reunión, pero existe una necesidad de llevar este mensaje a las autoridades. La industria considera como un gran reto la fuerte necesidad de adaptarse rápidamente a los cambios que trae constantemente la evolución de la tecnología, y eso significa que los Estados necesitan invertir en tecnología e infraestructura. La industria del transporte aéreo debe ser desarrollada bajo un medioambiente armonizado donde la colaboración entre Estados y la industria se promueva constantemente. Por lo tanto es esencial que las autoridades apoyen el desarrollo de la aviación nacional e internacionalmente.

El Panel discutió sobre la falta de conectividad directa en el Caribe, donde la gente se ve por lo general forzada a volar ya sea vía Miami o Ciudad de Panamá para llegar a la mayoría de los Estados. Fueron señaladas como las causas principales:

- los derechos a las aerolíneas, que hacen prohibitiva la operación; IATA subrayó que, por cada dólar gravado a una aerolínea, el Estado deja de ganar \$ 100;
- los horarios de las aerolíneas no están tan coordinados como podrían;
- la falta de una mayor facilidad de movimientos entre las islas; y
- la falta de un marco regulatorio estandarizado fiable para las aerolíneas

El Panel concluyó que el transporte aéreo es un catalizador del desarrollo económico y que hay una necesidad de que los Estados movilicen sus actividades para apoyar a la aviación. Los cambios culturales también son necesarios para cambiar el ritmo lento de los mecanismos regulatorios existentes, así como para adoptar un enfoque más liberal al transporte aéreo regional, el cual requiere de voluntad política para comprometerse a romper con todas las barreras instaladas.