



OACI

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

Duodécima Reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe

(NACC/DCA/12)

Informe Final

Placencia, Belice, 9 al 11 de julio de 2024

Preparado por la Secretaría

Agosto de 2024

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-2
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
Atender los retos actuales y planificar para el futuro	
Cuestión 3 del Orden del Día	3-1
Seguridad de la Aviación (AVSEC) y Facilitación (FAL)	
Cuestión 4 del Orden del Día	4-1
Mesa Redonda: Retos y soluciones a la implementación efectiva de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI	
Cuestión 5 del Orden del Día	5-1
Hacia un apoyo a la implementación más eficaz	
Cuestión 6 del Orden del Día	6-1
Panel de Igualdad de género en la aviación	
Cuestión 7 del Orden del Día	7-1
Ruta hacia la aviación sostenible	

Contenido	Página
Cuestión 8 del Orden del Día.....	8-1
Panel de Retos de Conectividad aérea en Las Américas	
Cuestión 9 del Orden del Día.....	9-1
Actividades del 80º aniversario de la OACI	
Cuestión 10 del Orden del Día	10-1
Ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional	
Cuestión 11 del Orden del Día	11-1
Conclusiones y decisiones vigentes y proyectos de conclusiones y decisiones de reuniones NACC/DCA	
Cuestión 12 del Orden del Día	12-1
Otros asuntos	

RESEÑA

ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

ii.1.1 La Duodécima Reunión de Directores/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/12), se llevó a cabo en el Hotel Umaya Resort en Placencia, Belice, 9 al 11 de julio de 2024.

ii.2 Ceremonia inaugural

ii.2.1 El Sr. Juan Carlos Salazar, Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), pronunció un discurso de inauguración, destacando el trabajo futuro que abordará la aviación impulsada por más sostenibilidad y resiliencia, inclusión de talento diverso, innovación, digitalización y automatización, e integración de nuevos/as participantes en el sistema de aviación. Celebró la nueva dinámica de reuniones de la NACC/DCA e instó a los Estados a unirse este año para el 75º aniversario del Anexo 9, el Año de la Facilitación, y para celebrar el 80º aniversario de la OACI. Hizo hincapié en que la colaboración entre los Estados, con la OACI y otras entidades de aviación civil internacional, era fundamental para avanzar en la aplicación de las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) de la OACI y la importancia de los diálogos entre los Directores Generales de la AAC para hacer frente a los desafíos comunes en las diferentes esferas de la aviación: protección del medio ambiente, desarrollo del transporte aéreo, igualdad de género, entre otras. Finalmente, expresó su agradecimiento y aprecio al gobierno de Belice por ser anfitrión de la reunión. El Hon. Johnny Briceño, Primer Ministro de Belize dio la bienvenida a los/as participantes a Placencia, expresando el más alto reconocimiento de su Estado de la aviación, ya que posibilita de manera crítica el desarrollo socio-económico y el futuro crecimiento, y luego inauguró oficialmente la reunión.

ii.3 Organización de la Reunión

ii.3.1 La Reunión eligió como Presidente al Sr. Nigel Carter, Director de Aviación Civil del Departamento de Aviación Civil de Belice, quien dirigió la plenaria de la reunión. El Sr. Christopher Barks, Director Regional de la Oficina Regional NACC, actuó como Secretario de la reunión, y fue asistido por los Sres. Julio Siu, Director Regional Adjunto, Fernando Camargo, Especialista Regional en Asistencia Técnica y Marcelo Orellana, Especialista Regional en Implementación de la Seguridad Operacional, , todos de la Oficina NACC de la OACI.

ii.3.2 El siguiente personal de la Sede de la OACI también asistió al evento:

- Sr. Jorge Vargas, Director, Dirección Desarrollo e Implementación de la Capacidad (CDI)
- Sra. Thilly De Bodt
- Sr. Pedro Avella, Oficial de Programa Asociado, (CDI)

ii.4 Idiomas de Trabajo

ii.4.1 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

ii.5. La Reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 09:00 a 16:30 horas, con períodos de intermedio requeridos.

ii.6 Orden del Día

Cuestión 1

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

Cuestión 2

del Orden del Día: Atender los retos actuales y planificar para el futuro

Cuestión 3

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

Cuestión 4

del Orden del Día: Mesa Redonda: Retos y soluciones a la implementación efectiva de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI

Cuestión 5

del Orden del Día: Hacia un apoyo a la implementación más eficaz

Cuestión 6

del Orden del Día: Panel de Igualdad de género en la aviación

Cuestión 7

del Orden del Día: Ruta hacia la aviación sostenible

Cuestión 8

del Orden del Día: Panel de Retos de Conectividad aérea en Las Américas

Cuestión 9

del Orden del Día: Actividades del 80º aniversario de la OACI

Cuestión 10

del Orden del Día: Ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional

Cuestión 11

del Orden del Día: Conclusiones y decisiones vigentes y proyectos de conclusiones y decisiones de reuniones NACC/DCA

Cuestión 12

del Orden del Día: Otros asuntos

ii.7 Asistencia

ii.7.1 La Reunión contó con la asistencia de 19 Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR, 1 Estado de la Región Oriente Medio (MID), y 18 Organizaciones Internacionales, con un total de 94 delegados/as como se indica en la lista de participantes.

ii.8 Conclusiones y Decisiones

ii.8.1 La Reunión de Directores/as 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/as de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe.

ii.8.2 Lista de Conclusiones

Número	Título	Página
2	ACUERDOS DE CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO: IMPLICACIONES PARA TERCEROS Y LA IMPORTANCIA DEL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN	3-2
3	LA IMPORTANCIA DE SEGUIR AVANZANDO EN LAS RESOLUCIONES 2178 Y 2396 DEL CONSEJO DE SEGURIDAD DE LAS NACIONES UNIDAS CON LA IMPLEMENTACIÓN DEL REGISTRO DE NOMBRES DE LOS PASAJEROS PARA COMBATIR LOS VIAJES TERRORISTAS	3-4
5	ASISTENCIA Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO LLAVE EN MANO NACC AIG	5-3
6	APOYO CONTINUO A LOS ESTADOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN/EL DESARROLLO DE SUS SSP/NASPS Y PARTICIPACIÓN EN EL PROYECTO DE MEJORA DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	5-4
7	APOYO DE QATAR A LOS ESTADOS Y ORGANIZACIONES REGIONALES NACC	5-9
8	PROMOCIÓN DE LA IGUALDAD DE GÉNERO, DIVERSIDAD E INCLUSIÓN DENTRO DE LA AVIACIÓN EN LA REGIÓN CAR	6-3
9	RUTA HACIA LA AVIACIÓN SOSTENIBLE	7-2
10	FINANCIAMIENTO DE LA DESCARBONIZACIÓN DEL SECTOR DE LA AVIACIÓN: UN ENFOQUE EN EL CENTRO FINVEST DE LA OACI	7-4

Número	Título	Página
11	ACCIONES DE MEJORA AL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN CAR	8-3
12	RATIFICACIÓN DE TRATADOS DE DERECHO AERONÁUTICO INTERNACIONAL	10-2

ii.8.2 Lista de Decisiones

Número	Título	Página
1	PLAN ESTRATÉGICO 2026-2050 DE LA OACI	2-2
4	APOYO AL PROGRAMA DE ASISTENCIA ESTRATÉGICA (SAP)	5-2

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

Refiérase a la página de internet de la Reunión:
[NACC/DCA/12 \(icao.int\)](http://NACC/DCA/12(icao.int))

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/01 Rev	1	Orden del día y horario revisados	04/07/24	Secretaría
NE/02	11	Seguimiento a las conclusiones y decisiones vigentes de reuniones NACC/DCA	13/05/24	Secretaría
NE/03	3	Desarrollos, implementación y cumplimiento en AVSEC/FAL	20/06/24	Secretaría
NE/04	5	Actualizaciones del programa sistémico de asistencia (SAP) NACC	27/06/24	Secretaría
NE/05	5	Actualizaciones de implementación de seguridad operacional (RASG-PA, grupos de trabajo, proyectos e iniciativas)	26/06/24	Secretaría
NE/06	5	Aumento de la eficiencia en la integración segura de las actividades de transporte espacial comercial en el sistema del espacio aéreo	17/06/24	Estados Unidos
NE/07	7	La OACI y el Cambio Climático	20/06/24	Secretaría
NE/08	8	Situación del transporte aéreo en las regiones NAM/CAR	24/06/24	Secretaría
NE/09	12	Siguiente reunión NACC/DCA	15/05/24	Secretaría
NE/10	12	Cuotas por Pagar a la OACI por los Estados	03/07/24	Secretaría
NE/11	6	Igualdad de género en la aviación	03/06/24	Secretaría

NOTAS DE ESTUDIO				
Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/12	3	Reconocimiento del décimo aniversario de la Resolución 2178 del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas y la importancia del avance continuo en la implementación del registro de nombres de pasajeros y pasajeras para contrarrestar viajes de terroristas	03/06/24	Estados Unidos
NE/13	3	Arreglos de control de seguridad único: implicaciones para terceros e importancia del intercambio de información	03/06/24	Estados Unidos
NE/14	5	Ejercicio de búsqueda y salvamento (SAREX)	19/06/24	Francia
NE/15	10	Ratificación de tratados de derecho aeronáutico internacional	25/06/24	Secretaría
NE/16	3	Iniciativas de Ciberseguridad	03/07/24	Centroamérica
NE/17	3	Iniciativa para la protección de sistemas críticos de tecnología de la información, las comunicaciones y los datos críticos conexos utilizados para proteger la aviación civil de interferencias ilícitas aeronáuticas en los estados miembros de COCESNA	21/06/24	Centroamérica
NE/18	5	Armonización de normativas por parte de Los Estados	21/06/24	Centroamérica
NE/19	5	Gestión de la Organización Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) para los Estados miembros de COCESNA	21/06/24	COCESNA
NE/20	5	Avance implementación de procedimientos RNP-AR desarrollados por COCESNA para los aeródromos de MHLM y MHPR	21/06/24	Centroamérica
NE/21	5	FANS 1/A: Implementación y regulación en el espacio aéreo oceánico del pacífico de Centroamérica	21/06/24	Centroamérica
NE/22	5	Implementación de acuerdos operativos multinacionales para ofrecer servicios de búsqueda y rescate en el espacio de alta mar	21/06/24	Centroamérica
NE/23	5	Alternativas en el establecimiento de una organización regional de investigación de accidentes	21/06/24	Centroamérica
NE/24 Rev	7	COCESNA, se adhiere al programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los Combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF)	04/07/24	Centroamérica
NE/25	5	Propuesta de una cooperación estratégica entre la autoridad de aviación civil del estado de Qatar y los estados miembros de la región NACC de la OACI	25/06/24	Qatar

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	10/07/24	Secretaría
NI/02	4	Conformación y metodología de la sesión de trabajo	24/06/24	Secretaría

NOTAS DE INFORMACIÓN				
Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/03	5	Simposio mundial de apoyo a la implementación (GISS) de la OACI de 2024	28/06/24	Secretaría
NI/04	5	Decimocuarta Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/14)	19/06/24	Secretaría
NI/05	6	Conformación y metodología del panel	02/07/24	Secretaría
IP/06	5	EASA's Incident and Accident Investigation role as RSOO (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	18/06/24	EASA
NI/07	8	Conformación y metodología del panel	23/06/24	Secretaría
NI/08	5	Actualizaciones de Aplicaciones de Navegación Aérea (Grepecas, Nacc/Wg, Proyectos E Iniciativas)	25/06/24	Secretaría
NI/09	3	Modelo esquemático de un reglamento de permisos para personas y vehículos ingresar a la zona de seguridad restringida en un aeropuerto	27/05/24	República Dominicana
NI/10	3	Avances de la ciberseguridad en la República Dominicana 2023	27/05/24	República Dominicana
IP/11	8	Air Transport Updates (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	13/06/24	Secretaría
IP/12	6	Diversity, Equity and Inclusion (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	21/06/24	EASA
IP/13	3	EASA's Cybersecurity Initiatives in Aviation (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	18/06/24	EASA

PRESENTACIONES			
Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
1	2	Safe Skies, Sustainable Future: Addressing Today's Challenges and Planning for the Future (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	Secretaría
2	3	Seguridad de la aviación (AVSEC) y facilitación (FAL)	Secretaría
3	4	Estado general en NACC Implementación USOAP-CMA y USAP-CMA	Secretaría
4	5	Hacia un apoyo a la Implementación efectiva	Secretaría
5	6	Igualdad de género en la aviación	Secretaría
6	7	Ruta hacia la aviación sostenible	Secretaría
7	8	Retos a la conectividad aérea en Las Américas	Secretaría

PRESENTACIONES			
Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
8	9	Cielos seguros, futuro sostenible	Secretaría
9	3	Developments in the ICAO Facilitation Programmes (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	Secretaría
10	3	ONE ICAO- Aviation Security Assistance and Training updates (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	Secretaría
11	8	Air Transport Updates (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	Secretaría
12	3	Iniciativas de ciberseguridad COCESNA	Centroamérica
13	3	Protección de sistemas críticos de tecnología de la información, las comunicaciones y los datos críticos conexos utilizados para proteger la aviación civil de interferencias ilícitas	Centroamérica
14	5	Armonización de normativas por parte de los Estados	Centroamérica
15	5	Management of the Regional Safety Oversight Organization (RSOO) for COCESNA Member States (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	COCESNA
16	5	Avance implementación de procedimientos RNP-AR desarrollados por COCESNA para los aeródromos de MHLM y MHPR	Centroamérica
17	5	FANS 1/A: implementación y regulación en el espacio aéreo oceánico del pacifico de Centroamérica	Centroamérica
18	5	Implementación de acuerdos operativos multinacionales para ofrecer servicios de búsqueda y rescate en el espacio de alta mar	Centroamérica
19	5	Alternativas en el establecimiento de una organización regional de investigación de accidentes	Centroamérica
20 Rev	7	COCESNA, se adhiere al programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los Combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF)	Centroamérica
21	5	EU -Latin America and the Caribbean Aviation Partnership Project II (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	EASA
22	5	The Standardisation Process (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	EASA
23	7	ACT-SAF Project (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	EASA
24	5	Estatus de preparación para la 14.ª Conferencia de Navegación Aérea de la OACI	Estados Unidos
25	10	Ratification of international air law treaties (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	Secretaría
26	5	Search and Rescue Exercise (SAREX) (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	Francia
27	5	Brief on the activities of the CDI (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	Secretaría
28	4	NAM/CAR Regional Aviation Security/Facilitation Implementation (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	Secretaría
29	5	Qatar's Commitment to the Member States of the ICAO NACC Region to Support the Development of Civil Aviation (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	Qatar
30	8	Air Connectivity in The Bahamas and the NACC Region (<i>disponible únicamente en inglés</i>)	Bahamas

PRESENTACIONES			
Número	Cuestión No.	Título	Presentada por
31	7	Financing the decarbonization of the aviation sector: a focus on the ICAO Finvest Hub <i>(disponible únicamente en inglés)</i>	Secretaría
32	4	Sesión de trabajo: Resultados de las discusiones	Secretaría

LISTA DE PARTICIPANTES

ARUBA

1. Edwin F. Kelly
2. Glenn Kelly

BAHAMAS

3. Alexander Ferguson

BARBADOS

4. Tracey Forde-Bailey
5. Diane Shurland

BELIZE/BELICE

6. Nigel Carter
7. Kennedy Carrillo
8. Ellis Stanley Gideon
9. Ronise Rosel Caliz
10. Imelda Bautista-Guerra
11. Andrew Kelly

CAYMAN ISLANDS/ISLAS CAIMANES

12. Craig Smith
13. Robert Michael Harris

COSTA RICA

14. Marcos Castillo

CUBA

15. Armando Daniel López
16. Orlando Nevot

DOMINICA

17. Benoit Bardouille

DOMINICAN REPUBLIC/REPÚBLICA DOMINICANA

18. Héctor Porcella
19. Floreal Suárez

20. Julio Peña
21. Dionisio de la Rosa
22. Pedro Piña
23. Carlos Alcántara
24. Anabelle Paulino
25. Modesto Segura
26. María del Carmen Henríquez
27. Yaritza Peña

ECCAA

28. Anthony Whittier

EL SALVADOR

29. Homero Morales

FRANCE / FRANCIA

30. Yves Tatibouet
31. Patrick Pezzetta
32. Ravo Randria
33. René Precope

GUATEMALA

34. José Fernando Suriano
35. Inosente Aldecoa

HONDURAS

36. Lennin Pineda

JAMAICA

37. Rohan Campbell

MEXICO/MÉXICO

38. Miguel Vallín
39. Francisco Rubio

QATAR

- 40. Mohamed Alhajri
- 41. Essa Al Maki
- 42. Carlos Bonilla

TRINIDAD AND TOBAGO

- 43. Cary Price

UNITED KINGDOM/REINO UNIDO

- 44. Justin Rothwell
- 45. Mark Baker

UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS

- 46. Melvin Cintron
- 47. Natasha Durkins
- 48. Anthony Butters
- 49. Andrew Karasick
- 50. Norma Campos
- 51. Giles Strickler
- 52. Olympia Lynch
- 53. Todd Andrews
- 54. Lisbeth Vigay
- 55. Akua Pipim

ACI-LAC

- 56. Rafael Echevarne
- 57. Filipe Pereira dos Reis

AIRBUS

- 58. Ruddy Quevedo

ALTA

- 59. José Ricardo Botelho
- 60. Milena Fajardo

ASPA

- 61. Anaid Ramírez

BOEING

- 62. Mike Snover
- 63. Alvimar de Lucena Costa Jr

CANSO

- 64. Javier Vanegas

CASSOS

- 65. Cleonie Williams

CARICOM

- 66. Pauline D. Yearwood

COCESNA

- 67. Juan Carlos Trabanino
- 68. Luis Ake
- 69. Ernest Arzu
- 70. Nelson Rodriguez
- 71. Silvio Núñez
- 72. Elvin Lacayo

COLLINS Aerospace

- 73. Manny Gongora

EASA

- 74. Alfonso Arroyo
- 75. José Manuel Quevedo

76. EMPIC

- 77. Jörg K. Kottenbrink
- 78. Dennis Poetz
- 79. César Jiménez

FREQUENTIS

- 80. Adriana Candez
- 81. Francisco Bedolla

GECIWEB

82. Daniel Jiménez

IATA

83. Oracio Marquez

INDRA

84. Fidel González

SEABURY

85. Emilio Roché

SITA

86. Kaio Quinan

ICAO/OACI

87. Juan Carlos Salazar

88. Jorge Vargas

89. Christopher Barks

90. Julio Siu

91. Thilly De Bodt

92. Fernando Camargo

93. Marcelo Orellana

94. Pedro Avella

INFORMACIÓN DE CONTACTO

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
ARUBA		
Edwin F. Kelly Director	Department of Civil Aviation	Tel. + 2975232665 E-mail edwin.kelly@dca.gov.aw;
Glenn Kelly Deputy Director	Department of Civil Aviation	Tel. +297 523 2665 E-mail glenn.kelly@dca.gov.aw;
BAHAMAS		
Alexander Ferguson Director General	Civil Aviation Authority	Tel. + 242 3974700 E-mail alexander.ferguson@caabahamas.com;
BARBADOS		
Tracey Forde-Bailey Director General	Civil Aviation Authority	Tel. + 1 246 535-0001 E-mail tracey.forde-bailey@bcaa.gov.bb;
Diane Shurland Chief Executive Officer Barbados Deputy Chairman, BCAA	Barbados Aircraft and Aviation Services Company Ltd. (BAASeC)	Tel. 1-246-629-2270 E-mail dshurland@barbadosaviation.com;
BELIZE/BELICE		
Nigel Carter Director of Civil Aviation	Department of Civil Aviation	Tel. +5012252052 E-mail nigel.carter@civilaviation.gov.bz;
Kennedy Carrillo CEO	Ministry of Blue Economy and Civil Aviation Belize.	
Ellis Stanley Gideon Deputy Director	Department of Civil Aviation	Tel. +5012252014 E-mail stanley.gideon@civilaviation.gov.bz;
Ronise Rosel Caliz Chief Operations Officer	Department of Civil Aviation	Tel. +5012252014 E-mail ronise.caliz@civilavaition.gov.bz;
Imelda Bautista-Guerra SSP Coordinator/Project Manager/CORSIA Focal Point	Department of Civil Aviation	Tel. +5012252014 E-mail imelda.bautista@civilaviation.gov.bz;
Lt. Col (R) Andrew Kelly Head of the Aviation Security & Facilitation Units (BDCA)	Department of Civil Aviation	Tel. +5012252014 E-mail andrew.kelly@civilaviation.gov.bz;
CAYMAN ISLANDS/ISLAS CAIMANES		
Craig Smith Director Air Navigations Services Regulation	Civil Aviation Authority o	Tel. + 13459497811 E-mail craig.smith@caacayman.com;
Robert Michael Harris Air Navigation Services - Inspector	Civil Aviation Authority o	Tel. +1345-244-8247 E-mail robert.harris@caacayman.com;
COSTA RICA		
Marcos Castillo Director General	Dirección General de Aviación Civil (DGAC)	Tel. + 50683740606 E-mail mcastillo@dgac.go.cr;
CUBA		

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Armando Daniel López Presidente	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC)	Tel. + 537-838-1140 E-mail Presidencia@iacc.avianet.cu ;
Orlando Nevot González Director de Aeronavegación	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC)	Tel. + 537-838-1121 E-mail Orlando.nevot@iacc.avianet.cu ;
DOMINICA		
Benoit Bardouille Chief Executive Officer	Dominica Air and Sea Ports Authority	Tel. + 1 767-255-9100 E-mail ceo@daspa.dm ;
DOMINICAN REPUBLIC / REPÚBLICA DOMINICANA		
Héctor Porcella Director General Interino	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. +1 809 909-6886 E-mail hector.porcella@idac.gov.do ;
Floreal Suárez Director General	Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC)	Tel. + 8097962594 E-mail fsuarezmartinez03@gmail.com ;
Julio Peña Guzmán Embajador, Representante Permanente	Representación de República Dominicana ante la Sede de la OACI	Tel. + 514 8067197 E-mail juliopena@icao-delegations.org ;
Pedro Piña Director de Normas de Vuelo	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Tel. +18092247802 E-mail pedro.pina@idac.gov.do ;
Dionisio de la Rosa Hernández Subdirector General	CESAC	Tel. + 1-809-549-8026/829-770-7437 E-mail dirohe7@hotmail.com ;
Carlos Alcántara Coordinador Técnico de la Dirección General	IDAC	Tel. +1 809 274-4322 Ext.3226 E-mail calcantara@idac.gov.do ;
Anabelle Paulino Coordinadora del Despacho del Director General	IDAC	Tel. +1 809 274-4322 E-mail anabelle.paulino@idac.gov.do ;
Modesto Segura Coordinador Nacional de Auditorías USAP-CMA y Ayudante del Director General	CESAC	Tel. + 8097964385 E-mail seguravolquez@hotmail.com ;
María del Carmen Henríquez Asesora en Materia de Relaciones Publicas	CESAC	Tel. + 1-809-549-8026 E-mail mariahdesuarez@gmail.com ;
Yaritzá Peña Asistente Personal del Director General	CESAC	Tel. + 809-549-8026 E-mail yari2784@hotmail.com ;
ECCAA		
Anthony Whittier Director General	Eastern Caribbean Civil Aviation Authority	Tel. + 2684642343 E-mail contact@eccaa.aero ; awhittier@eccaa.aero ;
EL SALVADOR		
Homero Morales Director Ejecutivo	Autoridad de Aviación Civil	Tel. +503 77408906 E-mail hmorales@aac.gob.sv ;
FRANCE / FRANCIA		

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Yves Tatibouet Director for the West Indies and French Guyana (DSAC AG)	Direction de la sécurité de l'Aviation Civile Antilles-Guyane	Tel. +596696456479 E-mail yves.tatibouet@aviation-civile.gouv.fr;
Patrick Pezzetta Adjoint directeur	Direction de la sécurité de l'Aviation Civile Antilles-Guyane	Tel. + 596 596 30 05 11 E-mail Patrick.pezzetta@aviation-civile.gouv.fr ;
Ravo Randria Manager for international cooperation Americas & Japan	Direction Générale de l'Aviation Civile	Tel. +331 58 09 48 32 E-mail ravo.randria@aviation-civile.gouv.fr;
René Precope	Direction Générale de l'Aviation Civile	Tel. +331 58 09 48 32 E-mail rene.precope@aviation-civile.gouv.fr;
GUATEMALA		
José Fernando Suriano Viceministro de Transporte	Viceministerio de Transporte	Tel. + 502 46469933 E-mail fsuriano@pronacom.org;
Inosente Aldecoa Subdirección Técnico Operativa	Dirección General de Aeronáutica Civil	Tel. + 502 23215427 E-mail taldecoa@gmail.com;
HONDURAS		
Lennin Pineda Jefe	División de Seguridad Aeroportuaria (DSA)	Tel. + 504 9461-9999 E-mail jdsa@dnii.gob.hn;
JAMAICA		
Rohan Campbell Deputy Director General, Regulatory Affairs	División de Seguridad Aeroportuaria (DSA)	Tel. + 876-960-3948 E-mail rohan.campbell@jcaa.gov.jm;
MEXICO / MÉXICO		
Miguel Vallín Director General	Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)	Tel. + 5538395636 E-mail miguel.vallin@afac.gob.mx;
Francisco Rubio Director de Aviación	Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)	Tel. + E-mail francisco.rubio@afac.gob.mx;
QATAR		
Mohamed Alhajri Acting President of Qatar Civil Aviation Authority	Civil Aviation Authority	Tel. +97444557100 E-mail president@caa.gov.qa;
Essa Al Maki Representative of Qatar in the ICAO Council	Civil Aviation Authority	Tel. +97444557333 E-mail Essa.Abdulla@caa.gov.qa;
Carlos Bonilla Consultant Agreements and International Relations	Civil Aviation Authority	Tel. +97444551430 E-mail Carlos.Bonilla@caa.gov.qa;
TRINIDAD AND TOBAGO / TRINIDAD Y TABAGO		
Cary Price Director-General	Civil Aviation Authority	Tel. + +1-868-792-5604 E-mail cprice@caa.gov.tt;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
UNITED KINGDOM / REINO UNIDO		
Justin Rothwell	Air Safety Support International Limited	Tel. + E-mail justin.rothwell@airsafety.aero ;
Mark Baker Safety Development Manager	Air Safety Support International Limited	Tel. + 44 3301 38371 E-mail mark.baker@airsafety.aero ;
UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS		
Melvin Cintron Director, Western Hemisphere, Office of International Affairs	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. + 507-317-5860 E-mail melvin.cintron@faa.gov ;
Natasha Durkins Vice President, Mission Support Services, Air Traffic Organization (ATO)	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. + 202-267--8261 E-mail natasha.durkins@faa.gov ;
Andrew Karasick Director, Multilateral Policy & Engagement (MPE) International Plans and Programs (IPP) Policy, Plans & Engagement (PPE) U.S. Department of Homeland Security (DHS)	Transportation Security Administration (TSA)	Tel. ++1-202-288-3905 E-mail andrew.karasick@tsa.dhs.gov ;
Anthony Butters Manager of Airport Safety Policy	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel: +1202 267-9616 Email: Anthony.Butters@faa.gov ;
Norma Campos Senior Representative, México Attaché, Office of International Affairs	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. + 1 202-856-1626 E-mail norma.v.campos@faa.gov ;
Giles Strickler Senior Representative, Central America, Colombia, Venezuela and Dominican Republic	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. + 507-317-5860 E-mail giles.d.strickler@faa.gov ;
Olympia Lynch TSA Representative for Central America and Dominican Republic	Transportation Security Administration (TSA)	Tel. +1-949-533-8741 E-mail olimpia.lynych@tsa.dhs.gov ;
Todd Andrews Branch Manager - International Compliance - Dallas Regional Office 2025094180	Transportation Security Administration	Tel: +2025094180 Email: todd.andrews@tsa.dhs.gov ;
Lisbeth Vigay Program Analyst for Central America and Dominican Republic	Transportation Security Administration	Tel: + 1 571 249 8813 Email: lisbeth.vigay2@tsa.dhs.gov ;
Akua Pipim FAA Senior Representative for the Caribbean	Federal Aviation Administration (FAA)	Tel. + 1 202 322 9265 E-mail akua.pipim@faa.gov ;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
ACI-LAC		
Rafael Echevarne Director General	Airports Council International) / Consejo Internacional de Aeropuertos	Tel. +50766430684 E-mail rechevarne@aci-lac.aero;
Filipe Pereira dos Reis Senior Advisor	Airports Council International) / Consejo Internacional de Aeropuertos	Tel. +17865547995 E-mail freis@aci-lac.aero;
Airbus		
Ruddy Quevedo Regional Safety Director, Americas, Safety, Security and Technical Affairs	Airbus	Tel. +13052677746 E-mail rodolfo.quevedo@airbus.com;
ASPA		
Anaid Ramírez Capitana adjunta a la Secretaría de Género e Igualdad Sustantiva ASPA de México	ASPA	Tel. + 52 1 55 2529 7915 E-mail anaid.ramirez@aspa.org.mx;
ALTA		
José Ricardo Botelho Executive Director	ALTA	Tel. 55 61993180162 E-mail jrbotelho@alta.aero;
Milena Fajardo Head of Sustainability	ALTA	Tel. 57 3017303118 E-mail mfajardo@alta.aero;
BOEING		
Mike Snover Director, Global Safety & Regulatory Affairs, Latin America & Caribbean	The Boeing Company	Tel. + 55 12 99648 7497 E-mail michael.r.snover@boeing.com;
Alvimar de Lucena Costa Junior Regulatory Affairs Specialist	The Boeing Company	Tel. + 5512996461023 E-mail alvimar.lucena@boeing.com;
CANSO		
Javier Vanegas Regional Director, Latin America and Caribbean Affairs	CANSO	Tel. +17862102568 E-mail javier.vanegas@canso.org;
CASSOS		
Cleonie Williams Office Manager	CASSOS	Tel. +876-990-0236 E-mail officemanager@cassos.org;
CARICOM		
Pauline D. Yearwood Deputy Programme Manager, Transportation, Directorate of Economic Integration, Innovation and Development CARICOM Secretariat	CARICOM	Tel. +592-222-0001 – 75 ext. 2670 E-mail pauline.yearwood@caricom.org ;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
COCESNA		
Juan Carlos Trabanino Director Ejecutivo - CEO	COCESNA	Tel. + 504 2275 7090 E-mail direccion.ejecutiva-ceo@cocesna.org ;
Luis Ake Gerente Estación Belize	COCESNA	Tel. + 504 2275 7090 ext. E-mail luis.ake@cocesna.org ;
Ernest Arzu Gestor CNS AIM	COCESNA	Tel. + 504 2275 7090 ext. E-mail ernest.arzu@cocesna.org ;
Nelson Rodriguez Gerente Estación El Salvador	COCESNA	Tel. + 504 2275 7090 ext. E-mail nelson.rodriguez@cocesna.org ;
Silvio Núñez Coordinador de Vigilancia Aeronáutica	COCESNA	Tel. + 504 2275 7090 ext. E-mail silvio.nunez@cocesna.org ;
Elvin Lacayo SSP-SMS Specialist	COCESNA	Tel. + 50578523916 E-mail elvin.lacayo@cocesna.org ;
COLLINS Aerospace		
Manny Gongora Assoc. Director, ATS Business Development, Latin America and Caribbean	COLLINS	Tel. +1.786.266.1703 E-mail manuel.gongora@collins.com ;
EASA		
Alfonso Arroyo Representative of EASA for Latinamerica and Caribbean	EASA	Tel. + 49 221 899905166 E-mail alfonso.arroyo@easa.europa.eu ;
José Manuel Quevedo International Cooperation Officer	EASA	Tel. +49 16093429344 E-mail jose-manuel.quevedo-moreno@easa.europa.eu ;
EMPIC		
Jörg K. Kottenbrink Chief Executive	EMPIC GmbH	Tel. + 49 9131 877 300 E-mail joerg.kottenbrink@empic.aero ;
Dennis Poetz Head Sales & Marketing	EMPIC GmbH	Tel. + 49 9131 877 300 E-mail dennis.poetz@empic.aero ;
César Jiménez Technical Support Specialist	EMPIC GmbH	Tel. + 52 3322134710 E-mail car.jida@tentia.com.mx ;
FREQUENTIS		
Adriana Candez Head of Sales	FREQUENTIS	Tel. + 1130524415 E-mail adriana.candez@frequentis.com ;
Francisco Bedolla PreSales Manager	FREQUENTIS	Tel. + 1130524415 E-mail
GECIWEB		
Daniel Jiménez CEO	GECIWEB	Tel. + 34956855957 E-mail djimenez@geciweb.com ;
IATA		

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Oracio Marquez Regional Director External Affairs & Sustainability, Latin America & Caribbean	IATA	Tel. + 13055876203 E-mail marquez@iata.org;
INDRA		
Fidel González ATM Director	INDRA	Tel. + 507 64002734 E-mail fgonzalez@indracompany.com;
SEABURY		
Emilio Manuel Roché VP Sales Latam	Seabury Solutions	Tel. + 5493513044449 E-mail mroche@seaburysolutions.com;
SITA		
Kaio Quinan Head of Business Development ATC in the Americas	SITA	Tel. + 17708505305 E-mail kaio.quinan@sita.aero;
ICAO / OACI		
Juan Carlos Salazar Secretary General Secretario General	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + 15149548219 E-mail icaohqs@icao.int;
Jorge Vargas Director, Capacity Development and Implementation (CDI) Bureau/ Director, Dirección Desarrollo e Implementación de la Capacidad (CDI)	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + 15149548219 E-mail officetcb@icao.int ;
Christopher Barks 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
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
Thilly De Bodt	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + E-mail TDebodt@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

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo-e
Marcelo Orellana Regional Officer, Safety Implementation / Especialista Regional en Implementación de la Seguridad Operacional	North American, Central American and Caribbean Office / Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	Tel. + 52 55 5250 3211 E-mail morellana@icao.int
Pedro Avella Associate Programme Officer Capacity Development and Implementation Bureau Oficial de Programa Asociado Dirección Desarrollo e Implementación de la Capacidad (CDI)	ICAO Headquarters / Sede de la OACI	Tel. + 1-514-315-2300 E-mail pavella@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. La NI/01 contiene la lista de la documentación de la reunión. La Reunión aprobó el orden del día e hizo ajustes menores al horario.

**Cuestión 2 del
Orden del Día**

Atender los retos actuales y planificar para el futuro

2.1 Bajo la P/01, el Secretario General de la OACI presentó un panorama del nuevo Plan Estratégico a largo plazo de la OACI para 2026-2050, que está alineado con los planes mundiales de la OACI, las necesidades y expectativas de los Estados y la dirección de la industria, informados por las Conferencias de Alto Nivel y Asambleas, cuyos objetivos centrados en los resultados serán pertinentes hasta 2050 y más allá y serán un lenguaje accesible para las partes interesadas no relacionadas con la aviación.

2.2 Sobre el marco de este Plan Estratégico, informó sobre:

- La visión de la OACI: Un sistema de aviación civil internacional seguro, protegido y sostenible que conecte el mundo en beneficio de todas las naciones y pueblos con 3 objetivos ambiciosos
- La misión de la OACI: Liderar la aviación civil internacional como motor clave del desarrollo social y económico y la sostenibilidad ambiental, al tiempo que se mejora la seguridad de la aviación y el desarrollo económico mediante la promoción del derecho aéreo, la elaboración de políticas, planes y normas, la supervisión y auditoría, y el apoyo a las capacidades de los Estados en beneficio de todas las naciones y pueblos.

2.3 Se comentaron los seis objetivos estratégicos para apoyar la visión y la misión de la OACI:

- Todos los vuelos son seguros y protegidos
- Crecimiento ambientalmente sostenible
- La aviación ofrece una movilidad fiable, accesible y homogéneo para todas las personas
- Ningún país se queda atrás
- Los tratados, leyes y reglamentos internacionales de aviación abordan todos los desafíos
- El transporte aéreo genera prosperidad económica y bienestar social para todos.

2.4 Por último, para apoyar estos objetivos, la OACI ha identificado cuatro facilitadores de alta prioridad:

- Mejora Organizacional Continua (COI) de la OACI
- Estrategia de Innovación
- Programa de Igualdad de Género y Atracción de Nuevos Talentos a la Aviación
- Asociaciones, movilización de recursos y sostenibilidad presupuestaria

2.5 La Reunión apoyó y felicitó a la OACI por este Plan, adoptando la siguiente decisión:

DECISIÓN	
NACC/DCA/12/1	PLAN ESTRATÉGICO 2026-2050 DE LA OACI
<p>Qué:</p> <p>Los Estados NACC dan por bueno y apoyan el plan estratégico de largo plazo 2026-2050 propuesto.</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 checked="" type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>La OACI está desarrollando el Plan Estratégico a largo plazo 2026-2050 de la OACI de la aviación, con una nueva visión y misión que comprende nuevas metas estratégicas innovadoras y facilitadores de alta prioridad.</p>	
<p>Cuándo: Inmediatamente</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 3

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

Asistencia de la Oficina Regional NACC de la OACI

3.1 Bajo la NE/03 y la P/02, la Secretaría presentó las actividades y asistencia llevadas a cabo por la Oficina Regional NACC en seguridad de la aviación y facilitación desde la última reunión NACC/DCA y ofreció un panorama de las actividades planificadas para el resto de 2024, enfatizando:

- Instrucción AVSEC/FAL:

Cursos ASTP	Talleres	Clases virtuales
<ul style="list-style-type: none"> - Seguridad de carga y correo aéreos - Supervisores de Seguridad aeroportuaria - Instructores nacionales AVSEC - Inspectores nacionales AVSEC - Gerentes AVSEC - Seguridad de la aviación básica - Detección del comportamiento 	<ul style="list-style-type: none"> - Cultura de la seguridad - Gestión de riesgos - Gestión de crisis - PNSAC - PNISAC - PNSQC (control de Calidad) - Programa de Seguridad del aeropuerto - Sistemas de certificación nacionales - Amenaza interna 	<ul style="list-style-type: none"> - Seguridad de carga y correo aéreos - Supervisores de Seguridad - Gerentes AVSEC - Detección del comportamiento - Programa de Seguridad del aeropuerto - Gestión de crisis - PNSQC (control de Calidad) - Gestión de riesgos - Cultura de la seguridad

- Actividades regionales AVSEC/FAL: apoyo a iniciativas específicas de Estados y Territorios, seminarios, talleres y conferencias sobre temas específicos (por ejemplo, ciberseguridad, OSS, equipos de inspección de seguridad de la aviación, interpretación de las Preguntas del protocolo (PQ) USAP-CMA), asistencia con material de orientación de la OACI y colaboración de las partes interesadas en la aviación civil y organizaciones internacionales
- Misiones conjuntas de asistencia técnica: Asistir a los Estados Miembros en sus esfuerzos por aplicar las SARP del Anexo 17 (Seguridad de la Aviación) y del Anexo 9 (Facilitación) de la OACI, misiones de asistencia técnica proporcionadas: Evaluaciones generales/Asistencia práctica y participación en los costos
- Apoyo a los Grupos Regionales AVSEC/FAL: Grupo Regional AVSEC de Centroamérica y el Grupo Nacional de Coordinadores AVSEC de la ECCAA, desarrollo de orientaciones regionales, documentos de posturas conjuntas y coordinación de actividades de capacitación auspiciadas
- Cooperación con otros Organismos Internacionales: OEA, OPS, APEX, UNODC, CARICOM IMPACS, etc.
- Promover las actividades del Grupo Regional AVSEC/FAL NAM/CAR y SAM OACI/CLAC para mejorar la coordinación en la implementación de asuntos de AVSEC y FAL entre las regiones CAR y SAM y articular mecanismos de cooperación.
- Participación de los Estados en las actividades AVSEC/FAL previstas para el resto de 2024

3.2 Por último, la Reunión reconoció la importancia del apoyo y la participación de los Estados en el programa de trabajo de la NACC AVSEC/FAL.

Implementación del Control de seguridad único (OSS)

3.3 Bajo la NE/13, Estados Unidos hicieron hincapié en que conforme iban proliferando acuerdos de Control de seguridad único (OSS), subía también el potencial de aumento en las vulnerabilidades en materia de seguridad de la aviación, así como el consiguiente cambio del riesgo dentro del ecosistema de la aviación civil. Para que el OSS mejore realmente la seguridad de la aviación mundial y regional, los Estados que participan en esos acuerdos deben garantizar que se apliquen y mantengan los niveles más altos de seguridad a lo largo del tiempo para tener en cuenta los cambios en las amenazas, las innovaciones en las prácticas de seguridad de la aviación y los avances en las tecnologías avanzadas de detección. Una parte esencial del logro de este objetivo sería el intercambio sistemático de información pertinente con todos los Estados afectados y las partes interesadas. Estados Unidos adujeron que era imperativo que los Estados que participaban en acuerdos de OSS consultaran a todos los Estados y partes interesadas afectados por ese acuerdo de OSS y compartieran la información pertinente sobre seguridad de la aviación desde el principio a fin de reducir al mínimo la posibilidad de crear nuevas vulnerabilidades u otros efectos operacionales.

3.4 Se recordó a la Reunión que las cuestiones relativas al OSS se están debatiendo en el NAM/CAR/CAR AVSEC/FAL/RG bajo el Grupo de trabajo OSS, sin embargo, la Reunión acordó apoyar este asunto adoptando la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/12/2		ACUERDOS DE CONTROL DE SEGURIDAD ÚNICO: IMPLICACIONES PARA TERCEROS Y LA IMPORTANCIA DEL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN	
Qué: Que, al celebrar acuerdos de OSS, a) los Estados velen por que la información pertinente se comparta con los Estados y las partes interesadas (por ej., los aeropuertos y los transportistas aéreos) afectados por el acuerdo, a fin de que puedan evaluar adecuadamente los riesgos para sus respectivos sistemas y operaciones nacionales de aviación civil, y b) el NAM/CAR/SAM AVSEC/FAL/RG proponga las medidas necesarias en materia de evaluación de riesgos y otros impactos operacionales mientras discuten los acuerdos de OSS a la Reunión NACC/DCA/13.		Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
Por qué: Para minimizar la posibilidad de crear nuevas vulnerabilidades u otros impactos operacionales al implementar acuerdos de OSS.			
Cuándo: Reunión NACC/DCA/13.		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:		NAM/CAR/SAM AVSEC/FAL/RG	

Actividades de asistencia a la Facilitación (FAL)

3.5 Bajo la P/09, la Secretaría describió los tres principales programas de facilitación de la OACI (es decir, las enmiendas del Anexo 9, el Programa de identificación de viajeros/as y el Directorio de Claves Públicas) y los acontecimientos recientes en el Año de la Facilitación (2024) en el marco del 75º aniversario del Anexo 9, destacando:

- a) El establecimiento de un Sistema de Información Anticipada sobre Pasajeros/as (API) y el desarrollo de una capacidad para recopilar, procesar, utilizar y proteger los datos del Registro de Nombres de los/as Pasajeros/as son obligaciones en virtud de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y de las SARP del Anexo 9 de la OACI. Actualmente, 98 Estados miembros de las Naciones Unidas han implementado un sistema de Información anticipada sobre API.
- b) Por lo que se refiere a la aplicación del Registro de nombres de pasajeros y pasajeras (PNR), sólo 66 Estados miembros de las Naciones Unidas han implantado capacidad PNR.
- c) A fin de prestar un mayor apoyo coordinado a los Estados que aplican capacidades de API y PNR, la OACI sigue colaborando con el Programa de Lucha contra Viajes de Terroristas (programa de viaje CT) de la Oficina de las Naciones Unidas de Lucha contra el Terrorismo (OLCT), junto con la Dirección Ejecutiva del Comité de las Naciones Unidas contra el Terrorismo, la Oficina de Tecnología de la Información y las Comunicaciones (OICT), la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), lanzado en 2019.

3.6 Por último, la Reunión reconoció la importancia de participar y fomentar las actividades de FAL, así como de aumentar la participación de los Estados en los programas API y PNR de la OACI.

3.7 Bajo la NE/12, Estados Unidos reconocieron los progresos realizados por los Estados miembros de la OACI en la aplicación de los PNR y las SARPS de la API y llamaron la atención sobre la importancia de seguir avanzando en este ámbito con el fin de luchar contra los viajes terroristas en todo el mundo. Estados Unidos destacaron la importancia del uso de los datos PNR como herramienta eficaz en la lucha contra el terrorismo y la delincuencia grave, ya que la presentación de datos del API y del PNR antes de los vuelos permite a los gobiernos receptores realizar una preinspección del público viajero en función de los criterios de amenaza establecidos para evaluar su riesgo y actuar según corresponda caso.

3.8 A continuación de las deliberaciones anteriores, la Reunión acordó apoyar los esfuerzos de lucha contra los viajes terroristas y el Programa de Viajes Antiterrorista de las Naciones Unidas, adoptando la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN GREPECAS/22/3		LA IMPORTANCIA DE SEGUIR AVANZANDO EN LAS RESOLUCIONES 2178 Y 2396 DEL CONSEJO DE SEGURIDAD DE LAS NACIONES UNIDAS CON LA IMPLEMENTACIÓN DEL REGISTRO DE NOMBRES DE LOS PASAJEROS PARA COMBATIR LOS VIAJES TERRORISTAS	
Qué: Que, para fomentar la lucha contra los viajes terroristas en todo el mundo de conformidad con las SARPS de la OACI y las Resoluciones 2178 y 2396 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, los Estados y Territorios NACC trabajen para establecer sistemas PNR y API de conformidad con las SARPS de la OACI y las Resoluciones arriba mencionadas y aprovechen la asistencia que sea necesaria para la Reunión NACC/DCA/13.		Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input checked="" type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
Por qué: El uso de los datos PNR es una herramienta importante y eficaz en la lucha contra el terrorismo y la delincuencia grave. La presentación de datos API y PNR antes de los vuelos permite a los gobiernos receptores realizar una preselección de los/as viajeros/as en función de los criterios de amenaza establecidos para evaluar su riesgo y tomar medidas cuando proceda.			
Cuándo: Reunión NACC/DCA/13.		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:			

Estrategia de Asistencia y Desarrollo de Capacidades de AVSEC

3.9 Bajo la P/10, la Secretaría presentó una visión general de la estrategia de asistencia y desarrollo de capacidades de AVSEC, describió los materiales de formación actuales de AVSEC y enumeró los recursos disponibles (Centros de formación en seguridad de la aviación e instructores/as), las asociaciones estratégicas (por ejemplo, universidades) y los logros (en 2023 se beneficiaron alrededor de 600 especialistas de AVSEC de 93 Estados Miembros).

Ciberseguridad

3.10 En el marco de la NE/16 y P/12, los Estados centroamericanos presentaron las iniciativas emprendidas por la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) para implementar la ciberseguridad a nivel corporativo y orientar a sus Estados en el desarrollo de políticas, planes y objetivos. Las iniciativas abarcan tres vectores: procesos, tecnología y talento humano. Se invitó a la Reunión a aprovechar y compartir las lecciones aprendidas y los beneficios obtenidos por los Estados Centroamericanos con sus implementaciones en beneficio de otros Estados y organizaciones.

3.11 En el marco de la NE/17 y P/13, los Estados Centroamericanos detallaron la hoja de ruta establecida por COCESNA para la identificación de los sistemas críticos de información y comunicaciones y datos críticos en los Estados centroamericanos de acuerdo con las SARPS de la OACI en materia de ciberseguridad, un proceso que requiere la evaluación de riesgos y el establecimiento de criterios mínimos de protección. Se invitó a la Reunión a que alentara a los Estados y a las organizaciones a que elaboraran

iniciativas, establecieron medidas y elaboraron planes que promovieran la protección de los sistemas esenciales de tecnología de la información, las comunicaciones y los datos esenciales conexos utilizados para proteger la aviación civil de las interferencias aeronáuticas ilícitas.

3.12 Bajo la NI/10, República Dominicana detalló las medidas adoptadas para establecer un reglamento de gestión de la ciberseguridad y las iniciativas de diversas entidades públicas para elaborar directrices y planes de acción para mitigar las posibles amenazas cibernéticas en cumplimiento de las directrices impartidas por la OACI en su Plan de Acción de Ciberseguridad.

3.13 Bajo la IP/13, EASA ofreció una visión general de su participación activa en la mejora de la ciberseguridad en el sector de la aviación mediante la elaboración de normas, el intercambio de información y el desarrollo de competencias. EASA ha apoyado la creación del Centro Europeo para la Ciberseguridad de la Aviación (ECCSA) y ha establecido la Plataforma Europea de Coordinación Estratégica (ESCP), en la que se reúnen las autoridades nacionales de aviación y la industria.

Misceláneo

3.14 Bajo la NI/09, República Dominicana proporcionó información sobre el modelo esquemático del sistema de permisos, en particular el índice de su reglamento sobre permisos de identificación y acceso a aeropuertos para personas y vehículos, que abarca los procedimientos de expedición, renovación, pérdida, permisos temporales, etcétera. La Reunión tomó nota de que esta buena práctica había sido examinada por el NAM/CAR/SAM AVSEC/FAL/RG en su última reunión.

Cuestión 4
del Orden del Día Mesa Redonda: Retos y soluciones a la implementación efectiva de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI

4.1 Esta cuestión del orden del día introdujo la nueva dinámica de mesa de trabajo para debatir un tema de alto nivel: la Implementación Efectiva (EI) de las Normas y Métodos Recomendadas (SARPS) de la OACI para las Auditorías USOAP y USAP. Bajo la NI/02, la Secretaría explicó detalladamente la conformación y la metodología que se utilizarían en la mesa de trabajo para debatir los principales desafíos que afectaban a la implementación, y para proponer soluciones adecuadas para hacer frente a esos desafíos.

4.2 La P/03 ofreció un panorama del actual estado de los programas de auditoría USOAP-CMA y USAP-CMA en la región:

- a) para USAP-CMA, los resultados de Implementación Efectiva (EI) son, en promedio, un 10% inferiores a aquel global, replicando las mismas áreas débiles: Instrucción, Orientación Técnica, Certificación y Aprobación, Control de Calidad y Solución de Problemas de Seguridad de la aviación; y
- b) para el USOAP CMA, la EI NACC es 0,49% por debajo del promedio mundial, sin embargo, esos números no están completamente actualizados porque aún no se ha cargado el informe final de los Estados recientemente auditados. Tras una rápida evaluación, las áreas con menor IE son ANS, AIG y AGA, y en cuanto a las áreas críticas, las tasas más bajas son de los Elementos Críticos (CE) 4, 7 y 8. Las posibles causas de estos promedios son: falta de un sistema efectivo para actualizar los marcos legales y regulatorios, de personal técnico y de un programa de capacitación adecuado y que cumpla con las normas; con base en los problemas identificados anteriormente, la certificación y la vigilancia se ven automáticamente afectadas.

4.3 Una vez que la Secretaría presentó el estado actual de la EI tanto en el USOAP como en el USAP, la Reunión tomó nota y estableció las ideas para la mesa de trabajo. Se plantearon dos preguntas principales para guiar las discusiones:

- a) ¿A qué desafíos se enfrentan los Estados para cumplir y mejorar la EI de los requisitos de vigilancia de la seguridad de los vuelos y la seguridad de la aviación?
- b) ¿Cuáles acciones o asistencia necesitaría el Estado de parte de la OACI para superar los desafíos identificados?

4.4 Se constituyó un total de ocho mesas de trabajo y, tras los debates, la relatoría de cada una de ellas comunicó sus resultados a la Secretaría. Se designó un/a relator/a por mesa de trabajo quien entregó los resultados de su mesa a la Secretaría.

4.5 Bajo la P/32, la Secretaría presentó a la Reunión los resultados de la mesa de trabajo llevada a cabo para examinar los principales problemas que afectaban a la EI y las posibles soluciones. Como resultado de las discusiones de las mesas de trabajo, se identificaron con mayor frecuencia los siguientes desafíos:

- falta de recursos financieros
- falta de recursos humanos
- falta de voluntad/apoyo político o injerencia política.
- falta de autonomía/independencia/empoderamiento
- legislación primaria de aviación obsoleta/inadecuada
- mismos requisitos para sistemas de aviación con diferentes niveles de complejidad
- conflictos de intereses (AAC contra proveedores de servicios gubernamentales).

4.6 A juicio de la Reunión, las medidas más necesarias de la OACI serían las siguientes:

- interactuar con los gobiernos para fomentar la voluntad política con respecto a los sistemas de aviación
- proporcionar asistencia/apoyo técnico a los Estados con baja IEI
- desarrollar orientaciones, modelos, planes de acción y planes maestros adaptados para apoyar a los Estados
- desarrollar/implementar capacitación sobre los principios de USOAP/USAP para preparar a los Estados
- fomentar la cooperación regional con el apoyo técnico-financiero de los grandes Estados
- desarrollar un mecanismo de financiación para apoyar a los pequeños Estados

4.7 Los retos y las acciones sugeridas de las mesas de trabajo se consideraron en la soluciones potenciales y actividades de apoyo a la implementación según los debates bajo la cuestión 5 del orden del día.

Cuestión 5**del Orden del Día:****Hacia un apoyo a la implementación más eficaz****Actividades de implementación NACC**

5.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión tomó nota de los resultados/retos y las medidas sugeridas de la mesa de trabajo celebrada bajo la cuestión 4 del orden del día, que fue esencial para el debate de las posibles soluciones y actividades de apoyo a la aplicación.

5.2 Bajo la P/04, la Secretaría presentó un panorama general de todas las actualizaciones llevadas a cabo por la Oficina Regional del NACC de la OACI desde la reunión NACC/DCA/11 celebrada en Cuba, bajo el concepto de El y con el apoyo del SAP NACC y de los órganos regionales de ejecución. Estas actualizaciones incluyen las actividades e iniciativas de la Oficina Regional NACC para apoyar eficazmente la implementación: actividades SAP NACC, actividades, iniciativas y proyectos de asistencia en materia de AVSEC/FAL de la OACI, actividades, iniciativas y proyectos de asistencia en materia de seguridad operacional de la OACI, actividades, iniciativas y proyectos de asistencia en materia de navegación aérea de la OACI, iniciativas mundiales de la OACI-GISS, 14ª Conferencia de Navegación Aérea, actividades y proyectos de Desarrollo de Capacidades e Implementación (CDI) de la OACI y grupos regionales de implementación. La P/04 abarcó varios aspectos de implementación que se detallaron en las respectivas NE/04, NE/05, NI/03 y NI/08.

5.3 Bajo la NE/04, la Secretaría invitó a la Reunión a revisar y considerar las mejoras continuas propuestas del Programa Sistémico de Asistencia (SAP) NACC, así como los beneficios y mejoras proyectadas del programa en apoyo al cumplimiento y su implementación por parte de los Estados, así como asistencia más enfocada para los Estados. El SAP NACC mantiene la continuidad de lo siguiente:

- a) la iniciativa en respuesta a la Campaña de la OACI "NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS";
- b) asistir a los Estados en la implementación de las SARPS de la OACI, también para resolver preocupaciones significativas (SSC y SSeC); y
- c) cubrir todas las áreas de la aviación civil internacional (seguridad operacional LEG, ORG, OPS, PEL, AIR, ANS, AGA, AIG, AVSEC and FAL-SEC, FAC, certificación de aeródromos).

5.4 Las mejoras NACC SAP fueron:

- a) establecer un Plan de Acción Estratégico del País (COSPA) para proporcionar una perspectiva más estratégica a la asistencia y asegure el compromiso político, e incluir áreas prioritarias de manera coordinada y colaborativa con todos los socios;
- b) ampliación del alcance NACC SAP con nuevas áreas de aviación civil internacional tales como ENV y DEV;
- c) enfoque de asociación mejorado, incluida la comunicación, la coordinación y la colaboración para promover la sinergia de esfuerzos entre todos los socios que brindan apoyo al mismo Estado, Territorio u organización internacional; y
- d) pasar a un enfoque estratégico en la asistencia de los Estados que incorpore una evaluación sistémica de las necesidades y la viabilidad.

5.5 Con todas estas mejoras, se cambió el nombre de Programa de Asistencia Sistémica (SAP) a Programa de Asistencia Estratégica (SAP).

5.6 En este sentido, la reunión, los Estados y socios evaluaron las mejoras propuestas para el SAP NACC y aprobaron la siguiente decisión:

DECISIÓN	
NACC/DCA/12/4	APOYO AL PROGRAMA DE ASISTENCIA ESTRATÉGICA (SAP)
Qué: Que para fortalecer el apoyo a la implementación, los Estados y socios internacionales apoyan la propuesta de la P/04 de la reunión NACC/DCA/12, de un enfoque estratégico para el apoyo a la implementación sistémica de las SARPS de la OACI.	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
Por qué: El SAP NACC tiene como objetivo apoyar y ayudar a los Estados a lograr un crecimiento sostenible y seguro en la aviación civil internacional. Con este enfoque en mente, la Oficina Regional NACC de la OACI busca continuamente mejorar el programa e invita a los Estados y socios internacionales a participar para discutir posibles mejoras.	
Cuándo: Inmediatamente	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:	

5.7 Bajo la NE/05, la Secretaría presentó un panorama general de los principales proyectos e iniciativas RASG-PA y de la Oficina Regional NACC en curso para apoyar la aplicación de la seguridad en la región:

- a) la Secretaría se refirió al documento ESC/39-IP/04, presentado en la Trigésima novena reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RASG-PA ESC/39), en el que se detallaba la asistencia prestada a los Estados NACC, destacando los esfuerzos realizados a través del Proyecto de Implementación de Sistemas de Supervisión de Seguridad (SOS), el Proyecto de Implementación del Equipo de Seguridad de Pista (RST) y el Proyecto de Procedimientos de Navegación Visual Basados en el Desempeño (PBN), entre otros.
- b) La Secretaría destacó algunas herramientas importantes desarrolladas por RASG-PA, como el Informe Anual de Seguridad (disponible en <https://www.icao.int/RASGPA/Pages/ASR.aspx>), el Kit de herramientas de turbulencia (disponible en <https://www.icao.int/RASGPA/Pages/TurbulenceToolkit.aspx>), el Equipo colaborativo de seguridad operacional (disponible en <https://www.icao.int/RASGPA/Pages/Library.aspx>) y los avisos de seguridad operacional (disponible en <https://www.icao.int/RASGPA/Pages/RASGPA-SA.aspx>).

- c) Se alentó a la Reunión a que apoyara y aprovechara todos esos instrumentos, así como a que participara en las actividades del Equipo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación - Panamérica (PA-RAST), que se reúne cuatro veces al año para analizar los datos de seguridad operacional y formular recomendaciones de seguridad.
- d) La Secretaría también informó a la Reunión sobre los esfuerzos para apoyar a los Estados en la aplicación de los requisitos de investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG), llevados a cabo a través del proyecto llave en mano de NACC AIG, recordando que AIG se encuentra entre los países con el nivel más bajo de implementación efectiva (EI) según los datos del programa de auditoría USOAP de la OACI. El proyecto llave en mano de AIG se encuentra actualmente en su segunda fase, en la que un equipo de la NACC de la OACI lleva a cabo 3 misiones de apoyo a la implementación en cada Estado voluntario, que abarcan como mínimo la revisión de la legislación (CE-1 y CE-2), la estructura organizativa, la idoneidad de las instalaciones y equipos asignados y el establecimiento de procedimientos.
- e) La Secretaría presentó el estado de ejecución del proyecto y pidió a los Estados que informaran de su interés en recibir las misiones de asistencia. Además, en el caso de los Estados que ya habían recibido una misión de asistencia, se pidió que insertaran la información pertinente resultante de cada misión de asistencia en el Marco en línea del USOAP inmediatamente después de la finalización de la misión, a fin de facilitar la supervisión por parte del Equipo AIG del NACC.
- f) La NE/05 también detalló los resultados y el trabajo realizado por los Grupos de Trabajo del Programa Estatal de Seguridad (SSP), el Proyecto de Implementación del Plan Nacional de Seguridad Aérea (NASP), los Grupos de Trabajo de los/as Coordinadores/as Nacionales de Monitoreo Continuo (NCCM), los talleres virtuales de Preguntas de protocolo USOAP OLF/USOAP CMA, el Proyecto de Mejora del Sistema de Vigilancia de Seguridad Operacional (SOS) y el Documento de Guía del Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (FSTD). Como resultado de los debates, la Reunión acordó las siguientes Conclusiones:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/12/5	ASISTENCIA Y SEGUIMIENTO DEL PROYECTO LLAVE EN MANO NACC AIG
<p>Qué:</p> <p>Que, para apoyar las iniciativas de la Oficina Regional NACC para promover un aumento en el nivel de implementación efectiva por parte de los Estados en el área de investigación de accidentes e incidentes:</p> <p>a) cada Estado que aún no lo haya hecho informe a la Secretaría sobre su interés en recibir las misiones de asistencia AIG en sitio de la Fase 2 del Proyecto Llave en Mano AIG NACC a más tardar el 16 de agosto de 2024;</p> <p>y</p> <p>b.) cada Estado que reciba cualquier misión del Proyecto Llave en Mano AIG NACC inserte información sobre la implementación resultante de la misión en el USOAP OLF, dentro de las 4 semanas posteriores al final de la misión.</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>

Por qué: Las misiones de asistencia in situ del Proyecto Llave en Mano AIG NACC brindan una oportunidad única para desarrollar e implementar elementos críticos del área AIG.	
Cuándo: A más tardar el 16 de agosto de 2024	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:	

CONCLUSIÓN		APOYO CONTINUO A LOS ESTADOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN/EL DESARROLLO DE SUS SSP/NASPS Y PARTICIPACIÓN EN EL PROYECTO DE MEJORA DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	
NACC/DCA/12/6			
Qué: Que, reconociendo los logros en el desarrollo y la implementación de los SPP/NASP, y la necesidad de apoyo dedicado para los Estados del Caribe, y las ventajas del proyecto SOS: a) cada Estado que todavía no ha desarrollado/implantado su SSP/NASP se coordine con la Oficina Regional NACC para su respectiva asistencia; b) los Estados CAR participen y aprovechen la implementación del Proyecto SOS; y c) los Estados y Organizaciones internacionales promuevan la dotación de fondos financieros para continuar la asistencia a los Estados del Caribe en su desarrollo/la implementación de sus SSP/NASP y la continuación de la asistencia del Proyecto SOS en el Caribe, a más tardar para la reunión NACC/DCA/13.		Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional	
Por qué: El apoyo proporcionado a la implementación del SSP y las misiones de asistencia in situ del Proyecto NASP han beneficiado a los Estados en el desarrollo y aprobación de su NASP, la implementación del SSP, con lo cual se logra su implementación y lineamiento de acciones en cumplimiento al GASP. El Proyecto SOS proporciona no solamente diagnóstico del Estado de las áreas técnicas relacionada con los Anexos 1, 6 y 8, sino que también apoya la resolución de deficiencias encontradas durante las misiones de asistencia.			
Cuándo: NACC/DCA/13		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:		Organizaciones Internacionales	

- g) Bajo la NI/03 se proporcionaron más detalles sobre el Simposio Mundial de Apoyo a la Implementación (GISS) de este año. El GISS se ha convertido en la principal plataforma de la OACI para abordar los desafíos de apoyo a la implementación que enfrentan sus Estados Miembros y alinearlos con los productos y servicios de la OACI que sirven como posibles soluciones.

- h) La NI/04 informó sobre los esfuerzos de coordinación de las Regiones CAR/SAM para la participación activa de los Estados en la 14ª Conferencia de Navegación Aérea de la OACI (AN-CONF/14), de acuerdo con la Conclusión GREPECAS 21/20, en la cual la CLAC ofreció su Plataforma para continuar con el intercambio de trabajos y apoyos a estos trabajos para miembros y no miembros de CLAC/CLAC. La AN-Conf/14 se celebrará de forma presencial del 26 de agosto al 6 de septiembre de 2024 en la sede de la OACI en Montreal, Canadá. Se compartió las siguientes actualizaciones de la AN-Conf/14:
- La Secretaría comentó el borrador de la nota de estudio preparado por Canadá y compartida por correo electrónico, y solicitó el apoyo de todos los Estados Panamericanos para ser presentado a la AN-Conf/14. En este documento se presentan ejemplos de iniciativas de seguridad operacional emprendidas por el RASG-PA para fomentar enfoques de colaboración y programas de intercambio para mejorar la seguridad de la aviación en la Región Panamericana. Estas iniciativas incluyen la producción de avisos de seguridad operacional y alertas de problemas de seguridad operacional, la organización de jornadas anuales de seguridad operacional centradas en temas de seguridad operacional específicos, el desarrollo de una estrategia de apoyo a los Equipos colaborativos de seguridad operacional (CST) y el establecimiento de programas de asociación con la industria, todo ello respaldado por una estrategia de comunicación y participación. Este documento tiene como objetivo compartir estas iniciativas para concienciar y para la consideración de otros RASG y partes interesadas relevantes para apoyar la implementación general del Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y los objetivos regionales de seguridad aérea aplicables. La Reunión apoyó esta nota de estudio.
 - Bajo la P/24, Estados Unidos informaron sobre el estado de los preparativos de la AN-Conf/14, destacando la importancia de la conferencia como puente entre las Asambleas de la OACI y como foro para recomendar trabajos técnicos para el presupuesto del próximo trienio de la OACI. Las prioridades clave incluyen la integración del transporte espacial comercial, la promoción de las operaciones de espacio aéreo superior, la ciberseguridad y el concepto de avión conectado. Se mencionaron las 6 NE, 4 copatrocinios de otras NE y 4 NI que Estados Unidos propuso a la AN-Conf/14 relacionados con estos temas.
- i) La NI/08 proporcionó una visión general de las actividades llevadas a cabo en las diferentes áreas de navegación aérea (CNS, ATM, AIM, MET y SAR) realizadas por los Grupos de Tarea del NACC/WG, los resultados y el trabajo realizado por el GREPECAS, los trabajos relevantes identificados con los servicios ANS en la subregión E/CAR y los avances logrados por el Proyecto CANSNET.

Actividades de Implementación AIG por parte de los Estados

5.8 Bajo la P/19 detallada por la NE/23, los Estados Centroamericanos presentaron las acciones llevadas a cabo por la Gerencia Regional de Investigación de Accidentes e Incidentes Aeronáuticos (GRIAA) de COCESNA, como Mecanismo de Cooperación en Investigación (MCI) para apoyar a los Estados centroamericanos en el desarrollo de actividades de investigación de accidentes e incidentes aeronáuticos.

5.9 La NE/23 reforzó los desafíos a los que se enfrentan los Estados en cuanto a la actualización de su legislación primaria y el posterior establecimiento y funcionamiento de las autoridades encargadas de la investigación de accidentes, haciendo referencia a la adopción de un enfoque regional por parte de algunos Estados, ya sea a través de la ICM o de la RAIO. En este sentido, los MCI suelen prestar apoyo a los Estados, como es el caso de GRIAA, que ha contribuido a los procesos de adaptación de la legislación y a la planificación de la formación. Sin embargo, se explicó que la transición a una RAIO es algo más complejo, por lo que se recomendó a la OACI identificar posibles alternativas para dotar a estos organismos regionales de las facultades necesarias para contribuir a la realización de investigaciones.

5.10 Bajo la IP/06, la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA) proporcionó a la Reunión una visión general del papel de la Agencia en el ámbito de las investigaciones de accidentes e incidentes aeronáuticos, que se centra, entre otras cosas, en el seguimiento de los avances de las investigaciones, la prestación de conocimientos técnicos, la tramitación de las recomendaciones de seguridad operacional y el mantenimiento de la coordinación con los organismos de investigación de la Unión Europea y estar al tanto de las deficiencias de seguridad operacional y difundir información relacionada para establecer acciones correctivas.

Avance de las RSOO

5.11 La P/15, detallada por la NE/19, COCESNA expuso los mecanismos establecidos por las RSOO de como colaboran, comparten las mejores prácticas, realizan las tareas de supervisión de la seguridad operacional optimizando los recursos de los Estados, con el objetivo de establecer y mantener sistemas eficaces de supervisión de la seguridad operacional de la aviación.

Armonización de regulaciones

5.12 Bajo la P/14 detallada por la NE/18, los Estados Centroamericanos examinaron la importancia de adoptar un sistema normativo normalizado a fin de promover la armonización y normalización de las reglamentaciones por parte de los Estados.

5.13 En el documento se destaca que la armonización de las normas en la aviación es esencial para garantizar la seguridad, la eficiencia y la competitividad en la industria, lo que redundará en beneficios tanto para las autoridades de aviación civil como para las compañías aéreas y la economía.

5.14 La Reunión mencionó que en otras partes del mundo ya se habían aplicado sistemas normativos armonizados con resultados satisfactorios. La OACI recordó el Proyecto de Documento de Comparación Regulatoria, que sirve para proporcionar una comparación entre los modelos de reglamentos más relevantes (MCAR, RACS, EASA y LARS). A la fecha el Proyecto sólo ha producido un resultado para la regulación de las Organizaciones de Mantenimiento de Aeronaves. Este documento comparativo está a disposición de los Estados. En este sentido, la Reunión alentó a la OACI continuar el apoyo a la implementación de un sistema regulatorio armonizado en los Estados de las Regiones NAM/CAR/SAM.

5.15 Bajo la P/22, la EASA explicó el proceso de normalización en sus Estados miembros, incluido su sistema de seguimiento de la normalización, los objetivos, las diferentes áreas incluidas en el proceso hasta el momento, el enfoque de seguimiento, el marco jurídico, los progresos logrados en 2023/2024 y las sinergias entre el USOP de la OACI y la norma de la EASA.

Cuestiones de espacio aéreo

5.16 La NE/06 presentó la propuesta de los Estados Unidos de una nueva orientación para integrar las actividades de transporte espacial comercial (CST) en los sistemas del espacio aéreo. Las actividades del CST están aumentando a nivel mundial y a menudo requieren coordinación con múltiples proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP). Este aumento requiere nuevos procedimientos que minimicen la duración de los impactos en el espacio aéreo y promuevan la eficiencia para la integración de estas actividades en el sistema del espacio aéreo. Aumentar la eficiencia del sistema del espacio aéreo al reducir los impactos en el espacio aéreo para todos los usuarios, reduciendo millas adicionales y el consumo de combustible, lo que lleva a una reducción de las emisiones de CO₂. El desarrollo de mejores métodos para la integración en el espacio aéreo de las actividades comerciales de lanzamiento y reingreso puede mejorar la eficiencia, reduciendo los impactos en el medio ambiente y fomentando la cooperación y la coherencia internacionales. Una mejor cooperación global también ayudará a solidificar enfoques de consenso en la comunidad internacional para la integración segura de las actividades del CST. La Nota solicitó que la OACI trabaje con los Estados miembros para identificar, compilar y publicar métodos recomendados para facilitar la navegación segura y eficiente de las aeronaves en torno a las actividades CST para minimizar las millas voladas y el combustible utilizado, reduciendo los costos y los impactos en el medio ambiente; Adicionalmente, recomendó que la OACI desarrolle materiales de orientación para los ANSP que se centren en la coordinación NOTAM, los procedimientos relacionados con la gestión del tránsito aéreo y el intercambio de datos en tiempo real para la difusión de datos críticos para la seguridad operacional.

5.17 La P/16 apoyada por la NE/20 presentada por los Estados Centroamericanos brindó información sobre los avances en la implementación de los procedimientos RNP-AR desarrollados por COCESNA como parte del proyecto piloto para los aeropuertos internacionales de Honduras, y a ser publicados por el Estado. El apoyo para promover este tipo de iniciativas impacta directamente en la eficiencia de las operaciones y fortalece los procesos dirigidos a desarrollar capacidades en el personal del Estado para el diseño de procedimientos (ejemplo del proyecto FPP). En este sentido, la Reunión tomó nota del Proyecto FPP en curso en Centroamérica y su futuro despliegue en la Región Caribe.

5.18 Bajo la P/17, apoyada por la NE/21 los Estados Centroamericanos presentaron el sistema FANS 1/A el cual ofrece eficiencia, precisión y seguridad mejoradas, especialmente beneficioso en el espacio aéreo oceánico de la FIR Centroamérica, afectado por condiciones meteorológicas adversas. Dadas estas circunstancias, se contempla implementar un mandato para aeronaves que sobrevuelan el espacio aéreo oceánico del Pacífico de Centroamérica entre los niveles de vuelo F290 a F390, bajo el principio de "mejor equipado, mejor servido", para garantizar los beneficios de la tecnología FANS 1/A y mitigar riesgos operacionales.

Búsqueda y Salvamento (SAR)

5.19 Bajo la P/18 apoyada por la NE/22, los Estados de Centroamérica informaron sobre la propuesta de enmienda a los Volúmenes I y II del Plan Regional de Navegación Aérea (RANP) CAR/SAM, para asignar una porción del espacio aéreo actualmente no asignado ubicado en el Océano Pacífico adyacente al espacio aéreo de la FIR MHCC – alta mar, para lo cual los Estados Centroamericanos asumirán la responsabilidad de proporcionar servicios SAR implementando acuerdos multinacionales para coordinar y llevar a cabo operaciones SAR en áreas marítimas internacionales. Esto aseguraría la efectividad y eficiencia de estas operaciones en entornos marítimos donde la cooperación internacional es esencial para preservar vidas y garantizar la seguridad en el mar. Tales acuerdos implican compartir recursos SAR, aplicar protocolos operacionales y comunicaciones SAR, desarrollar procedimientos de coordinación y colaborar en la implementación de protocolos acordados para equilibrar intereses jurisdiccionales y preservar vidas humanas. Los Estados Centroamericanos trabajarán con la OACI, IATA y otras partes interesadas para promover el establecimiento de acuerdos multinacionales para la prestación del servicio de Búsqueda y Salvamento en alta mar.

5.20 Bajo la P/26, apoyada por la NE/14 Francia informó sobre el apoyo de la DGAC francesa, a través de los servicios de navegación aérea de las Antillas Francesas y la Guayana Francesa (SNA-AG), a la oficina NACC de la OACI para la aplicación y las operaciones de Búsqueda y Salvamento (SAR) en la región CAR. Este apoyo se implementó con la organización del Ejercicio de Búsqueda y Rescate (SAREX) en mayo de 2024. Barbados y la ECCAA participaron activamente en este ejercicio, al que asistieron otros países en calidad de observadores. La Reunión acordó promover la organización de un SAREX regional, para ensayar diferentes escenarios de contingencia y evaluar las capacidades de coordinación SAR de la región CAR- acción para ser tomada por el NACC/WG.

Actividades en sociedad

5.21 Bajo la P/21, I EASA proporcionó una actualización de los resultados y actividades del Proyecto II de la Asociación de Aviación UE-América Latina y el Caribe, financiado por la UE con 4.000.000 de euros, apoyando a Argentina, Brasil, Chile, Colombia, República Dominicana, México, Panamá, CLAC, SRVSOP, CASSOS, COCESNA (ACSA) y en estrecha coordinación con la OACI y otros socios internacionales. La Fase II de este Proyecto comenzó en junio de 2022 y finalizará el 31 de mayo de 2025. En la Reunión se tomó nota de los objetivos del proyecto y de la cooperación mantenida con la Oficina Regional del NACC de la OACI. Más detalles del proyecto y las próximas actividades están disponibles en el sitio web del proyecto: <https://www.eu-lac-app.eu/>. La OACI agradeció a EASA y a la UE por este apoyo a los Estados y a la región.

5.22 Bajo la P/29, complementada por la NE/25, Qatar esbozó sus esfuerzos en curso para cooperar con los Estados miembros de la OACI, las organizaciones internacionales y regionales y las partes interesadas de la industria mediante la ejecución de actividades de creación de capacidad en los ámbitos de la seguridad de la aviación, la gestión del tráfico aéreo, la seguridad y facilitación de la aviación, el transporte aéreo, los servicios meteorológicos y los asuntos jurídicos; con miras a seguir apoyando la aplicación efectiva de los SARP de la OACI y promover la seguridad y el desarrollo de la aviación civil internacional.

5.23 Qatar, a través de su Autoridad de Aviación Civil (QCAA), propuso una cooperación estratégica con los Estados miembros de la región NACC de la OACI, con el objetivo de establecer asociaciones tanto bilaterales como a través de organizaciones regionales. QCAA aspira a convertirse en un socio clave para la Oficina Regional NACC de la OACI y los Estados NAM/CAR, promoviendo el desarrollo del sector de la aviación civil. Para apoyar esta asociación, la QCAA invitó a los Estados del Movimiento de los Países NAM/CAR a identificar áreas de asistencia y cooperación y alentó a que se presentaran propuestas para la próxima fase del Programa de Becas para Países en Desarrollo Qatar-OACI, cuyos detalles se comunicarán a través de una carta oficial de la OACI. En este sentido, la Reunión agradeció a Qatar su apoyo y acordó la siguiente Conclusión

CONCLUSIÓN NACC/DCA/12/7		APOYO DE QATAR A LOS ESTADOS Y ORGANIZACIONES REGIONALES NACC	
<p>Qué:</p> <p>Que, considerando el enfoque mundial de apoyo y asistencia para la aviación ofrecido por Qatar, con la finalidad de establecer un sistema de cooperación estratégica, los Estados CAR:</p> <p>a) identifiquen áreas potenciales de asistencia y cooperación, en coordinación con la Oficina Regional NACC, a más tardar el 20 de septiembre de 2024, con la finalidad de fomentar una colaboración de beneficio mutuo entre el Estado de Qatar y la Región CAR; y</p> <p>b) que cumplan con los requerimientos que serán comunicados mediante una Comunicación a los Estados oficial de la OACI, nombren candidatos para la siguiente fase del Programa de Becas para los Estados en Desarrollo de Qatar-OACI.</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 type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>	
<p>Por qué:</p> <p>Para apoyar la implementación de actividades de creación de capacidades en las áreas de seguridad operacional, gestión de tránsito aéreo, seguridad de la aviación y facilitación, transporte aéreo, servicios meteorológicos y asuntos legales.</p>			
<p>Cuándo: A más tardar el 20 de septiembre de 2024 y de conformidad con la carta a los Estados de la OACI</p>		<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>	
<p>Quién: <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>		<p>Organizaciones en la Región CAR</p>	

5.24 Finalmente bajo la P/27, la Secretaría expuso la amplia visión de la OACI para ayudar a los Estados Miembros NACC. La presentación abarcó las iniciativas de fortalecimiento de capacidades, proyectos a gran escala, asistencia técnica y esfuerzos de asociación de la OACI, haciendo hincapié en la diversidad, la equidad y la inclusión. La Secretaría presentó un panorama general de 16 proyectos estatales y 4 proyectos regionales, junto con colaboraciones clave entre la OACI y los Estados Miembros para abordar los desafíos regionales. La red de capacitación de la OACI (Programa TRAINAIR PLUS) y las actividades de capacitación AVSEC de la OACI sirven como recursos esenciales para la capacitación regional y el desarrollo de capacidades.

5.25 Con base en los resultados de las auditorías y el análisis de las necesidades regionales, la Secretaría destacó su apoyo en esferas como la cualificación y formación del personal, el diseño y la certificación de aeropuertos, el equipo de los servicios de navegación aérea y la elaboración de planes nacionales de seguridad de la aviación y programas estatales de seguridad. A fin de satisfacer las necesidades actuales, la Secretaría propuso la creación de siete cursos de formación y cuatro paquetes de aplicación (iPacks), que ofrecen apoyo de expertos, formación y material de orientación. La Secretaría también presentó la expansión de los iPacks, incluidos nuevos temas sobre la certificación de aeródromos y la presentación de informes sobre datos de accidentes e incidentes, con despliegues exitosos en 20 Estados.

5.26 La Secretaría destacó los esfuerzos de movilización de recursos de la OACI entre 2021 y 2023, con alrededor de USD 680.000 asignados para apoyar actividades de implementación en beneficio de 18 Estados y una organización regional. La Secretaría también hizo hincapié en su enfoque estratégico en la promoción de la igualdad de género, el empoderamiento de las mujeres en la aviación y el fomento de la próxima generación de profesionales de la aviación (NGAP).

Cuestión 6**del Orden del Día: Panel de Igualdad de género en la aviación**

6.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión sostuvo una animada discusión sobre igualdad de género a través de la conducción de un panel.

6.2 La NI/05 detalló la conformación y la metodología que utilizada en el Panel de Igualdad de género en la aviación sobre los desafíos para lograr una mayor participación de mujeres en la esfera de la aviación. En lugar de centrarse únicamente en la etapa de contratación, el panel exploró cómo fomentar mayor interés en la aviación por parte de las mujeres, asegurando que las mujeres sean competitivas y no se enfrenten a barreras en el proceso de contratación, y abordó los obstáculos estructurales para el avance profesional de las mujeres en el sector de la aviación.

6.2 Para introducir la discusión del panel bajo la P/05 e información detallada proporcionada bajo la NE/11, la Secretaría, esbozó los desafíos y las oportunidades para promover la igualdad de género en la aviación y destacó las iniciativas en curso para mejorar la igualdad de género, la promoción de la incorporación de la perspectiva de género y el empoderamiento de las mujeres, en consonancia con la Resolución A41-26 de la Asamblea, el Programa de Igualdad de Género de la OACI que promueve la participación de las mujeres en el sector de la aviación mundial, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5, y el Llamamiento a la Acción de la Segunda Cumbre Mundial de Género en la Aviación. Además, proporcionó actualizaciones sobre las actividades de la OACI en las regiones de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe e hizo un llamamiento a un mayor compromiso, coordinación y cooperación en toda la región en materia de igualdad de género en la aviación.

6.3 El Panel estuvo conformado por el Sr. Horacio Márquez, Director Regional de Asuntos Externos y Sustentabilidad para América Latina y el Caribe de la IATA; la Sra. Kennedy Carillo, CEO del Ministerio de Economía Azul y Gestión del Riesgo de Desastres de Belice; la Sra. Diane Shurland, Vicepresidenta de la Autoridad de Aviación Civil de Barbados y Directora Ejecutiva de la Compañía de Aeronaves y Servicios de Aviación de Barbados; la Sra. Natasha Durkins, Directora Ejecutiva de la Oficina de Políticas y Planes de Aviación (APO) de la Administración Federal de Aviación (FAA) y la Sra. Anaí Ramírez, Capitana Adjunta de la Secretaría de Género e Igualdad Sustantiva de la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA) a desentrañar algunos de los obstáculos que impiden el avance de las mujeres en el sector de la aviación. El debate fue moderado por la Sra. Thilly De Bodt, de la Dirección de Desarrollo e Implementación de Capacidades (CDI) de la OACI.

6.4 Los miembros del panel coincidieron en que los datos disponibles sobre el personal con licencia son insuficientes para la toma de decisiones basada en evidencias y deberían ampliarse para cubrir otras áreas de trabajo del vasto ecosistema de la aviación. Además, deberían estar disponibles análisis para revelar bloqueos y oportunidades para hacer que la aviación sea atractiva como opción profesional para las mujeres. Luego, el panel reflexionó sobre la importancia de las iniciativas globales, por ejemplo, Iniciativa 25 para 2025 de IATA ([IATA - 25by2025 - Advancing Diversity, Equity & Inclusion by 2025](#)), así como las condiciones nacionales propicias de género, como políticas y estrategias de género, y su impacto en el sector de la aviación, incluso en la planificación y el presupuesto anuales. La conversación evolucionó hacia el análisis de las condiciones propicias de género en el lugar de trabajo, como la igualdad de

remuneración por un trabajo de igual valor; un mejor equilibrio entre el trabajo y la vida personal, tener modelos a seguir/mentores/as y entrenadores/as, líderes/as que prediquen con el ejemplo, desarrollo de capacidades y oportunidades de desarrollo profesional para las mujeres. El panel reconoció que los estereotipos de género y las creencias culturales pueden frenar a las mujeres en el lugar de trabajo e incluso hacer que cuestionen sus propias habilidades. Esos sesgos inconscientes pueden afectar a las niñas desde su primera infancia e influir en sus elecciones profesionales más adelante en la vida. Se convino además en que los modelos a seguir, los/as entrenadores/as y los/as mentores/as desempeñan un papel sumamente importante para apoyar a las mujeres a avanzar en sus carreras. A lo largo de la conversación se hizo referencia a la red mundial de coordinadores/as estatales de cuestiones de género, así como al establecimiento del Programa de Embajadores/as Mundiales en apoyo de la igualdad de género en el sector de la aviación.

6.5 La Reunión reconoció que, además de ser un derecho humano consagrado en la Carta de las Naciones Unidas, la igualdad de género es también un imperativo urgente y una oportunidad única para el sector de la aviación, y que el sector de la aviación a nivel mundial aún tiene un largo camino por recorrer en lo que respecta a cerrar la brecha de género.

6.6 Los resultados del panel incluyeron que:

- los Estados NACC apoyen la ampliación de la recopilación de datos sobre las mujeres en la aviación
- los Estados NACC designen a los puntos focales y participen activamente en la Red mundial de puntos focales de género
- los Estados NACC apoyen el Programa de Embajadores/as Mundiales sobre Igualdad de Género, Diversidad e Inclusión
- los Estados lleven a cabo iniciativas de género, participen en las actividades de la OACI sobre género y expresen su interés en celebrar la 3.^a Cumbre mundial sobre género en la aviación para octubre de 2024
- los Estados y las organizaciones internacionales consideren la posibilidad de proporcionar contribuciones en especie y voluntarias a las Iniciativas de Igualdad de Género de la OACI y de la Nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP).

6.7 Bajo la IP/12, la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA) informó sobre sus iniciativas de equilibrio de género en materia de diversidad, equidad e inclusión (DEI) como parte de un enfoque europeo más amplio para ayudar a resolver los futuros retos de la industria en materia de mano de obra, que se llevan a cabo en consonancia con las políticas y las mejores prácticas de la Comisión Europea.

6.8 En este sentido, la Reunión reconoció la necesidad de continuar la labor hacia la igualdad de género y adoptó la siguiente Conclusión

<p>CONCLUSIÓN NACC/DCA/12/8</p>		<p>PROMOCIÓN DE LA IGUALDAD DE GÉNERO, DIVERSIDAD E INCLUSIÓN DENTRO DE LA AVIACIÓN EN LA REGIÓN CAR</p>	
<p>Qué:</p> <p>Que, para prometer los principios de igualdad de género en la aviación y fomentar mayor participación de todas las partes interesadas en las Regiones NAM/CAR y en el mundo:</p> <p>a) los Estados, Territorios y partes interesadas de la aviación apoyen recabar más datos sobre la participación de mujeres en el sector de la aviación;</p> <p>b) a más tardar para la NACC/DCA/13 los Estados y Territorios nominen un punto focal y participen activamente en la Red de Puntos Focales Mundial sobre Género en respuesta a la Comunicación a los Estados ref. 24.20 de la OACI;</p> <p>c) los Estados, Territorios y partes interesadas de la aviación conduzcan iniciativas para avanzar en la igualdad de género en el sector de la aviación y participen activamente en las actividades de la OACI sobre igualdad de género mundiales y regionales;</p> <p>d) Los Estados y Territorios consideren ser anfitriones de la 3a Cumbre Mundial de Género en la Aviación y notifiquen sobre su interés a la Oficina Regional a más tardar el 31 de octubre de 2024;</p> <p>e) los Estados y Territorios apoyen a la OACI en la implementación del Programa de Embajadores/as Mundiales de igualdad de género, diversidad e inclusión e informen a la Oficina Regional NACC de su interés en participar activamente; y</p> <p>f) los Estados, Territorios y partes interesadas consideren proporcionar contribuciones en especie y voluntarias al Programa de Igualdad de Género, así como a las iniciativas y actividades en apoyo a encuestas e investigación para mejorar la igualdad de género en la aviación, Nueva generación de profesionales de la aviación (NGAP), así como becas y asistencia financiera para permitir a jóvenes mujeres y chicas a emprender carreras en la aviación.</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 type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>	
<p>Por qué:</p> <p>La OACI estableció un Programa de Igualdad de Género en 2017 con el objetivo principal de facilitar y coordinar programas y proyectos con metas para permitir el avance hacia la meta aspiracional de igualdad de género a más tardar en 2030. El programa tiene cuatro objetivos principales a) crear capacidad y mayor consciencia sobre igualdad de género, b) mejorar la representación de género; c) aumentar la rendición de cuentas; y d) mayor compromiso con socios externos. Otras iniciativas relacionadas con la igualdad de género en la aviación están en curso. El éxito de este programa y de otras iniciativas de igualdad de género en la aviación dependen mucho en el compromiso activo de los Estados y otras partes interesadas de la aviación.</p>			
<p>Cuándo: NACC/DCA/13</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 type="checkbox"/> Otros:</p>		<p>Organizaciones Internacionales</p>	

Cuestión 7
del Orden del Día: Ruta hacia la aviación sostenible

7.1 Bajo la P/06 y apoyada a detalle con la NE/07, la OACI presentó la ruta hacia la aviación sostenible y el esfuerzo primordial para reducir el impacto de la industria de la aviación en el cambio climático.

7.2 Las discusiones proporcionaron una actualización sobre los recientes avances y acciones de la OACI para abordar el cambio climático, incluida la implementación del Objetivo ambicioso Mundial a Largo Plazo (LTAG) de la OACI para la aviación internacional, la adopción del Marco Mundial OACI para Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF), Combustibles de Aviación con Menor Carbono (LCAF) y otras Energías más limpias para la Aviación, el progreso del programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción de la OACI para Combustibles de Aviación Sostenibles (ACT-SAF), las últimas actualizaciones sobre la iniciativa de Planes de Acción Estatales (SAP) de la OACI, los desarrollos del Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA) y eventos recientes de la OACI sobre medio ambiente.

7.3 La OACI describió el Marco Mundial destinado a facilitar el desarrollo y despliegue a gran escala de SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación y proporcionar una orientación clara, coherente y predecible para todas las partes interesadas, incluso más allá del sector de la aviación. El Marco abarca cuatro elementos constitutivos interconectados: 1) políticas y planificación, 2) marco reglamentario, 3) apoyo a la implementación y 4) financiación. Su implementación integral garantiza que todos los países tengan las mismas oportunidades de contribuir y beneficiarse de las reducciones esperadas de emisiones logradas a través de estas fuentes de energía más limpias.

7.4 La Secretaría destacó el papel de las energías más limpias para lograr el LTAG y discutió la importancia de promover el desarrollo y uso de SAF, LCAF y otras Energías Más Limpias para la Aviación para alcanzar el LTAG. Adicionalmente, la OACI informó a la reunión sobre la adopción de la Hoja de Ruta para la Implementación del Marco Global de la OACI, con el objetivo de lograr la aspiración colectiva global de reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional en un 5% para 2030 mediante el uso de SAF, LCAF y otras Energías Más Limpias para la Aviación (en comparación con el uso cero de energía limpia) y aumentando la producción de SAF, LCAF y otras Energías Más Limpias para la Aviación en todas las regiones, en preparación para la cuarta Conferencia sobre Aviación y Combustibles Alternativos CAAF/4 para 2028.

7.5 La Secretaría informó que la OACI continúa trabajando para implementar el LTAG. Esto incluye trabajar con los Estados miembros para implementar el Marco Global de la OACI, desarrollar y/o actualizar los Planes de Acción Estatales sobre actividades de reducción de emisiones de CO₂, fomentar la participación de los Estados en ACT-SAF y ACT-CORSIA, y brindar apoyo financiero para proyectos de descarbonización de la aviación.

7.6 Bajo la P/31, la Secretaría destacó el establecimiento del Centro Financiero de la OACI (FINVEST Hub) para el Cuarto Elemento Constitutivo –Financiamiento, como una plataforma para conectar proyectos de descarbonización de la aviación con potenciales inversionistas públicos y privados. Este centro explorará mecanismos innovadores de financiamiento y mitigación de riesgos adaptados a la

descarbonización de la aviación. Asimismo, colaborará con instituciones financieras para crear vías para la financiación de proyectos y desarrollar un conjunto de herramientas con plantillas para SAF, LCAF y otras Energías Más Limpias para la Aviación. Finalmente, se creará una base de datos de fuentes de financiamiento, junto con sus términos y condiciones, para que los desarrolladores de proyectos puedan acceder a ellas.

7.7 Por último, la OACI informó a la Reunión acerca de la serie de eventos relacionados con el medio ambiente en curso y durante el 2024. La OACI destacó los seminarios regionales como un mecanismo con el objetivo de sensibilizar e intercambiar opiniones sobre la implementación del LTAG y el Marco Mundial de la OACI en todas las regiones, incluyendo desarrollos recientes sobre los Planes de Acción Estatales, la implementación de CORSIA, el programa ACT-SAF y la financiación para las energías más limpias para la aviación, así como los medios para monitorear el progreso mundial.

7.8 Se invitó a la Reunión a participar activamente, a aprovechar los eventos programados y a considerar auspiciar el Seminario Regional NAM CAR SAM sobre Medio Ambiente a agendarse en el 2025.

7.9 Teniendo en cuenta la información contenida en las notas de estudio y en las presentaciones, y después de las deliberaciones de los participantes, la reunión llegó a las siguientes conclusiones:

CONCLUSIÓN NACC/DCA/12/9		RUTA HACIA LA AVIACIÓN SOSTENIBLE
<p>Qué:</p> <p>Que, para apoyar la transición de la industria de la aviación hacia fuentes de energía más limpias y lograr el objetivo de emisiones netas de carbono cero para 2050, y a más tardar en la reunión NACC/DCA/13, los Estados NACC de la OACI:</p> <p>a) redoblen sus esfuerzos en las actividades de implementación del LTAG y el Marco global de la OACI para combustibles de aviación sostenibles (SAF), combustibles de aviación con bajas emisiones de carbono (LCAF) y otras energías más limpias para la aviación, con las siguientes actividades, entre otras:</p> <ul style="list-style-type: none"> - desarrollo e implementación de políticas y regulaciones nacionales que incentiven el desarrollo, la producción y el uso de SAF, LCAF y otros combustibles de aviación limpios; - establecer mecanismos de financiación para apoyar el despliegue de instalaciones e infraestructuras de producción de SAF, - informar a las entidades nacionales sobre el LTAG y el Marco Global de la OACI. 	<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 checked="" type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>	

- b) participen en las actividades del programa ACT-SAF de la OACI, promoviendo el desarrollo y despliegue de SAF dentro y fuera de las Regiones NAM/CAR;
- c) presenten a la OACI Planes de Acción Estatales (SAP) actualizados y cuantificados lo antes posible, que abarquen innovaciones en tecnologías y energías más limpias, delineando las respectivas políticas, acciones y hojas de ruta con proyecciones a largo plazo, utilizando los mejores datos disponibles y actualizados de la OACI. orientación/herramientas;
- d) alienten a más Estados a solidificar su compromiso con la responsabilidad ambiental en la aviación notificando a la Secretaría de la OACI su decisión de participar voluntariamente en CORSIA a partir de 2025;
- e) alienten a los Estados que ya participan en CORSIA a solidificar su compromiso garantizando el cumplimiento continuo de los plazos del Anexo 16, Volumen IV; Además, renovar su compromiso con el programa ACT-CORSIA de la OACI para recibir apoyo a través de Buddy Partnerships y obtener acceso a capacitación de expertos específicamente diseñada para cumplir con los requisitos del Anexo 16;
- f) aseguren la participación activa en los próximos eventos ambientales de la OACI; y
- g) consideren albergar el Seminario Regional Ambiental de la OACI para la Región NAM CAR SAM, estos seminarios ofrecerán una plataforma para la colaboración y el intercambio de conocimientos sobre temas clave como políticas de energía más limpia, implementación de CORSIA y soluciones financieras, entre otros temas cruciales relevantes para lograr la Red. -Emisiones de carbono cero para el objetivo 2050.

Por qué:

Para mostrar el compromiso de los Estados con el LTAG y el Marco global de la OACI, y contribuir al objetivo de lograr emisiones netas de carbono cero para la aviación internacional para 2050.

Cuándo: Reunión NACC/DCA/13**Estado:** Válida / Invalidada / Finalizada**Quién:** Estados OACI Otros:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/12/10	FINANCIAMIENTO DE LA DESCARBONIZACIÓN DEL SECTOR DE LA AVIACIÓN: UN ENFOQUE EN EL CENTRO FINVEST DE LA OACI
<p>Qué:</p> <p>Que, para apoyar a los Estados en el cumplimiento del mandato acordado de la OACI sobre cambio climático en materia de aviación de conformidad con la Resolución A41-21 de la Asamblea, a más tardar para la reunión NACC/DCA/13, los Estados:</p> <p>a) apoyen y promuevan el Marco mundial de la OACI para SAF, LCAF y otras energías más limpias para la aviación (adoptada por el Consejo durante el 232º período de sesiones) en sus cuatro elementos constitutivos;</p> <p>b) estimulen la participación de las partes interesadas del sector privado en SAF, LCAF y otros proyectos de energías más limpias para la aviación y mejoren la comprensión mutua y el conocimiento de los requisitos para el éxito de estos proyectos;</p> <p>c) amplifiquen los mensajes sobre el financiamiento del desarrollo sostenible para combatir el cambio climático, buscando oportunidades para incrementar la inversión de capital público y privado y expresar las necesidades de financiamiento hacia el logro de los LTAG;</p> <p>d) promuevan el desarrollo de estudios de viabilidad y casos de negocio que conduzcan a propuestas de proyectos de descarbonización de la aviación en el marco del programa ACT-SAF de la OACI; y</p> <p>e) continúen apoyando a la OACI en el establecimiento de una iniciativa <i>finvest hub</i> y compartan sus desafíos y comentarios enviando sus consultas a: finvest@icao.int .</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 checked="" type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>Para apoyar a los Estados en el cumplimiento del mandato acordado de la OACI sobre el cambio climático en materia de aviación, objetivo ambicioso mundial colectivo a largo plazo para la aviación internacional (LTAG) de emisiones netas de carbono cero para 2050 (Resolución A41-21), la ambición mundial compartida de reducir las emisiones de CO2 de la aviación internacional en un 5 por ciento a 2030 mediante el uso de SAF, LCAF y otras energías de aviación más limpias, y la aspiración de tener instalaciones de producción de energía más limpias en todas las regiones para 2028 implementando (Hoja de ruta para la implementación del marco mundial de la OACI).</p>	
Cuándo: Reunión NACC/DCA/13	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:	

7.10 Bajo la NE/24 y la P/20, COCESNA reconoció la urgencia de abordar el cambio climático y destacó el creciente compromiso de la industria de la aviación internacional para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Para alinearse con los esfuerzos internacionales, COCESNA se unió al programa ACT-SAF de la OACI en abril de 2024. Este programa se centra en brindar asistencia, desarrollar capacidades y formar a las partes interesadas en el desarrollo y uso de SAF y LCAF.

7.11 COCESNA reconoció los desafíos asociados con el desarrollo e implementación de SAF. Se requiere una inversión significativa, y el enfoque óptimo puede variar según la región y los recursos disponibles. Además, garantizar la participación responsable de todos los estados es crucial. COCESNA enfatizó la necesidad de un enfoque equilibrado, que considere tanto los objetivos ambiciosos ambientales como las limitaciones prácticas que enfrentan los estados individuales.

7.12 Tomando en cuenta los puntos expuestos, COCESNA instó a los Estados y a la reunión a incrementar la colaboración entre todas las partes interesadas de la aviación. Esto incluye la participación en el programa ACT-SAF y la colaboración para aumentar la producción de SAF. COCESNA también destacó la importancia de buscar apoyo de los órganos pertinentes de la OACI para obtener recursos técnicos y financieros.

7.13 Bajo la P/23, EASA informó a la reunión sobre el proyecto de la OACI financiado por la Unión Europea. El proyecto ACT-SAF "Fortalecimiento de capacidades para SAF admisible en CORSIA" está proporcionando €1.6 millones para apoyar el desarrollo de SAF en 10 estados miembros de la OACI, con un enfoque en India y África. Este proyecto tiene como objetivo mitigar las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, mediante la realización de estudios de viabilidad en cada país como un conjunto de actividades de desarrollo de capacidades. Estos estudios evaluarán el potencial para desarrollar e implementar SAF admisible en CORSIA dentro de cada Estado.

7.14 Todos los Estados participantes del proyecto son miembros del programa ACT-SAF de la OACI y han solicitado un estudio de viabilidad. También han presentado Planes de Acción Estatales que describen sus estrategias para el desarrollo de SAF; además, cada estado ha indicado la disponibilidad de materias primas potenciales para la producción de SAF. Mauritania es una excepción y se unirá al Programa ACT-SAF y recibirá apoyo adicional en 2024 para su Plan de Acción Estatal. Madagascar ha sido propuesto como el décimo Estado beneficiario debido a su gran interés y cumplimiento de todos los criterios. El proyecto llevará a cabo estudios de viabilidad a lo largo de 2024-2026.

7.15 Finalmente, EASA también apoya a las Regiones NACC y SAM de la OACI en esta cuestión, y reiteró la invitación al taller regional "Desplegando la visión 2050 sobre SAF, LCAF y energías más limpias para la aviación" que se celebrará en Paraguay en agosto de 2024.

Cuestión 8**del Orden del Día: Panel de Retos de Conectividad aérea en Las Américas****Panel**

8.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión mantuvo un debate dinámico, a través de la realización de un panel sobre los desafíos que enfrentan los Estados del Caribe en materia de conectividad aérea. La IP/07 detalló la conformación y la metodología utilizada para los desafíos de la conectividad aérea, compartiendo los resultados del Taller OACI/CLAC NAM/CAR/SAM de Creación de Capacidades sobre Regulación y Supervisión Económica (Ciudad de Panamá, Panamá, 21 al 23 de mayo de 2024), para discutir propuestas para fomentar una mayor conectividad aérea, especialmente la conectividad intrarregional. El panel exploró varios temas, desde la identificación de desafíos para optimizar el transporte aéreo en la Región CAR, el estado de la liberación del transporte aéreo internacional, la implementación efectiva de las políticas de la OACI sobre las tarifas de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea frente a los impuestos y las políticas económicas adecuadas y la previsibilidad regulatoria a favor de un mercado de transporte aéreo sólido y liberalizado.

8.2 Para presentar la discusión del Panel, bajo la P/07 y de la información detallada proporcionada bajo la NE/08, la Secretaría esbozó la situación actual del transporte aéreo en las Regiones NAM/CAR en comparación con su recuperación después de la pandemia de COVID-19, destacando las tendencias y previsiones actuales y los desafíos observados en la conectividad intrarregional en la región.

8.3 El Panel estuvo integrado por las Autoridades de Aviación Civil (AAC) de los Estados, líderes de la industria y proveedores de servicios: el Sr. Alexander Ferguson, Director General de la AAC de Bahamas (BCAA), el Sr. Cary Price, Director General de la AAC de Trinidad y Tabago (TTCAA), el Sr. Patrick Pezzetta, Director Adjunto de la Dirección de la Seguridad de la Aviación Civil de las Antillas-Guyana, el Sr. José Ricardo Botelho, Director General de ALTA y el Sr. Rafael Echevarne, Director General de ACI-LAC. El debate fue moderado por el Ing. Fernando Suriano, Viceministro de Transportes de la AAC de Guatemala (DGAC).



8.4 Los miembros del panel coincidieron en que el transporte aéreo era un componente crítico de la sociedad global, y que el crecimiento de la aviación aún enfrenta muchos desafíos, como las incertidumbres económicas, la fragmentación regulatoria, la financiación insuficiente para el desarrollo de infraestructura y la falta de una regulación y supervisión económicas efectivas. Estos desafíos (figura 1) representan una amenaza sustancial para el desarrollo sostenible del transporte aéreo, lo que podría conducir a mayores costos de operación, obstaculizando la mejora de la conectividad aérea y restringiendo el crecimiento del tráfico. Los altos impuestos y tasas afectan la capacidad de la aviación para satisfacer la demanda e impiden el crecimiento económico. Se ha expresado preocupación por la excesiva imposición de impuestos a la aviación, y la proliferación de la intercambiabilidad de impuestos en forma de tasas. Para obtener y maximizar los beneficios de la aviación, es necesario contar con un marco reglamentario sólido y una supervisión económica eficaz para garantizar que los impuestos y las tasas no obstaculicen el desarrollo del transporte aéreo y que los ingresos recaudados no superen los beneficios económicos que podrían generarse a partir del aumento de la demanda. La liberalización del transporte aéreo en la Región CAR aporta numerosos beneficios a los Estados y a sus ciudadanos/as. Estos beneficios son fundamentales para el aumento del tráfico de pasajeros/as y carga, mayor conectividad y competitividad en las rutas, el ingreso de nuevos explotadores aéreos, una disminución en el precio de los boletos aéreos, una mayor contribución al PIB, un aumento en el turismo y los ingresos recibidos, entre otros.



Figura 1

Actualizaciones de transporte aéreo

8.5 El Panel se complementó con varias ponencias adicionales, como la P/30 de Bahamas, que ilustra la conectividad aérea de ese Estado dentro de sus islas a través de su estrategia específica en materia de vuelos chárter y una mayor colaboración entre las compañías aéreas. Francia destacó su estrategia para aumentar los acuerdos sobre los servicios de navegación aérea y la cooperación regional, facilitando la conectividad y los servicios a través del Caribe Oriental, ACI-LAC sensibilizando sobre las tarifas aeroportuarias eficientes y rentables, ALTA sobre el apoyo a los Estados para mejorar las medidas de liberalización y trabajando con todas las partes interesadas en la aviación, y Trinidad y Tabago

destacando la priorización de los recursos y la voluntad política para la sostenibilidad del transporte aéreo y aumentar la ratificación de los acuerdos de transporte aéreo.

8.6 De las discusiones del panel se identificaron varios resultados que se acordaron reflejar en la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/12/11	ACCIONES DE MEJORA AL TRANSPORTE AÉREO EN LA REGIÓN CAR
<p>Qué:</p> <p>Que a más tardar en la Reunión NACC/DCA/13:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) los Estados implementen una regulación económica efectiva y se vigile y se apliquen procesos regulatorios apropiados, tomando en consideración las mejores prácticas dentro y fuera de la región; b) los Estados realicen esfuerzos para mejorar la conectividad aérea en la región atendiendo la deficiencia de la infraestructura de la aviación; c) los Estados avancen la liberación del transporte aéreo en la región; d) los Estados implementen las políticas de ICAO sobre derechos e incorporen los cuatro principios clave de imposición de derechos, por ej. la no discriminación, relación de costos, transparencia, y consultas con usuarios/as, en su legislación y regulación nacional; e) los Estados promuevan la consulta entre aeropuertos/Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y las aerolíneas en el establecimiento de derechos, así como la transparencia en compartir información para consultas significativas y efectivas; f) los Estados reconozcan la diferencia entre derechos e impuestos, implementen las políticas de la OACI sobre impuestos internacionales al transporte aéreo y eviten la proliferación de impuestos; g) la OACI continúe concienciando e incrementando el entendimiento a los Estados de las políticas y guías sobre derechos e impuestos de la OACI, con el objetivo de mejorar la implementación por Estado; h) la OACI realice esfuerzos en proveer la información y el análisis en la forma de la supervisión económica adoptada por los Estados en relación con la evolución de los derechos a usuarios/as para permitir a los reguladores tomar decisiones con fundamentos; y 	<p>Impacto esperado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional

i) la OACI, junto con la CLAC y otras partes interesadas de la aviación, identifiquen e implementen un mecanismo regional para que los Estados y la industria atiendan problemas y desafíos encarados en las regulaciones económicas y vigilancia, así como ataquen brechas de infraestructura.	
Por qué: Apoyar el Desarrollo continuo y sostenible del transporte aéreo en la región	
Cuándo: A informar a más tardar en la Reunión NACC/DCA/13	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:	

8.7 Bajo la P/11 y con el apoyo de la NI/11, la Secretaría presentó varias previsiones económicas y de tráfico actualizadas sobre el transporte aéreo a nivel mundial y NACC; datos y análisis de la aviación (Índice Mundial de Competitividad de la Aviación (GACI), Tablero de Big Data de la OACI, Igualdad de género en la aviación mundial, Monitor Mensual de la OACI); la liberalización del transporte aéreo (visión a largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional, beneficios y desafíos de la liberalización y obstáculos a la apertura del acceso a los mercados, operaciones de aeronaves no tripuladas y respuesta a las crisis) y la labor de la OACI relacionada con la política y la reglamentación del transporte aéreo, así como con la gestión de la infraestructura.

8.8 Bajo esta cuestión del orden del día, se condujeron las siguientes reuniones y acuerdos bilaterales de Servicios de navegación aérea (ANS).

- a) Francia y Dominica firmaron el récord de debates entre la autoridad de aviación civil francesa y el Ministerio de aviación civil de Dominica en preparación a un Memorando de acuerdo (MoU) sobre servicios aéreos.



- b) Belice y El Salvador firmaron un MoU sobre ANS para mejorar sus ANS comunes y soluciones de transporte aéreo entre sus Estados y promover más la conectividad aérea centroamericana.



Cuestión 9

del Orden del Día: **Actividades del 80º aniversario de la OACI**

9.1 Bajo la P/08, la Secretaría recordó el momento histórico del 1º de noviembre de 1944, cuando delegados/as de 54 naciones se reunieron en el Gran Salón del Hotel Stevens de Chicago por invitación de Estados Unidos, concluyendo y firmando el 7 de diciembre de 1944 el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, también conocido como el Convenio de Chicago. Como tal, este 2024 representa el 80 aniversario de la OACI y la firma del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

9.2 El tema de aviación de 2024 "Cielos seguros, futuro sostenible: OACI80" reafirma el compromiso de la OACI con una visión en la que la maravilla del vuelo sea segura y sostenible para todo el mundo. "Safe Skies" (Cielos seguros) representa el compromiso inquebrantable de la OACI con la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. A lo largo de ocho décadas, la OACI ha trabajado incansablemente para hacer que los cielos sean más seguros, desde el establecimiento de rigurosas normas de seguridad operacional hasta la coordinación de la cooperación internacional en materia de seguridad de la aviación. Esta parte del tema rinde homenaje al legado de la OACI y a los esfuerzos en curso por mantener la seguridad como piedra angular de la aviación mundial. "Futuro sostenible" subraya la dedicación de la OACI para garantizar que, a medida que la industria de la aviación crezca, lo haga de manera sostenible y responsable.

9.3 A este respecto, la OACI invita a todos los Estados y a las partes interesadas de la aviación a sumarse a este 80º aniversario, notificando a la OACI sus planes y apoyando esta gran celebración con sus campañas nacionales o regionales, o a través de otras iniciativas de colaboración.

9.4 Se reconoció el papel y el mandato fundamentales de la OACI y se alentó a la Reunión a sumarse a esta celebración dentro de sus Estados y en la región, como en el caso de Francia, que organizará un evento para el 80º aniversario del Convenio de Chicago. Personalidades del sector del transporte aéreo serán invitados a tomar parte en una recepción en la tarde del 5 de diciembre en el "Aéro-Club de France" en París, y se organizará una retrospectiva para esta ocasión festiva. El "Aéro-Club de France" fue fundado por un grupo de entusiastas, miembros del Automobile Club de France, y conscientes de la importancia de la floreciente industria aeronáutica. El 20 de octubre de 1898, cincuenta y dos de esas personas co-firmaron la creación de esta "asociación para alentar la locomoción aérea en todas sus formas y aplicaciones ". Entre los fundadores principales que pasarán a la historia al haber dejado sum arca tanto en el automovilismo como en la aviación, se encuentra el brasileño Alberto Santos-Dumont, aclamado en la historia de la aviación en esta región.

Cuestión 10 del Orden del Día

Ratificación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional

10.1 Bajo la P/25 y con el apoyo de la NE/15, la Secretaría presentó las medidas adoptadas por la OACI con respecto a la promoción de la ratificación de los tratados internacionales de derecho aéreo desde la Reunión NACC/DCA/11 (Varadero, Cuba, 28-30 de junio de 2023), como la emisión de una Comunicación a los Estados en la que se invita a los Estados NACC a coordinarse con la OACI en cuestiones de ratificación, auspiciar el Curso de Derecho Aéreo Internacional en las Bahamas, y el registro de ocho acciones de depósito por parte de cinco Estados NACC. Estas acciones tenían como objetivo alentar a los Estados a ratificar los tratados destacados y hacer uso de los recursos de capacitación jurídica de la OACI.

10.2 La Secretaría también proporcionó un panorama de las respuestas de los Estados de las NACC a las medidas adoptadas por la OACI, incluida la participación de 16 de los 22 Estados de la región (73%) en la iniciativa de la matriz de seguimiento. Además, se señaló que, si bien se habían logrado algunos avances, seguía siendo necesaria una ratificación acelerada de los tratados que abordaban las amenazas emergentes, como los ciberataques y los/as pasajeros/as indisciplinados/as, así como garantizar la aplicación universal de normas modernizadas de indemnización por la responsabilidad de las compañías aéreas en virtud del Convenio de Montreal de 1999.

10.3 Del mismo modo, la Secretaría recordó la reciente Comunicación a los Estados de fecha 24 de junio de 2024 ref. NACC112288 donde se solicitaba a cada Estado que examinara el estado de la ratificación e informara de los instrumentos de ratificación faltantes a más tardar el 31 de julio de 2024, haciendo especial hincapié en 6 tratados clave:

Disposiciones y beneficios de Seis Tratados Clave ¹



Convenio de Montreal 1999
(responsabilidad de los transportistas aéreos): 139 Partes, aplicación universal para régimen uniforme



Convenio de Beijing 2010 (seguridad de la aviación y seguridad operacional): 49 Partes, trata sobre las nuevas y emergentes amenazas que usan aeronaves, armas BCN, ciberataques



Protocolo de Beijing 2010 (seguridad de la aviación y seguridad operacional): 51 Partes: trata con nuevas formas de apoderamiento ilícito incluyendo a través de medios tecnológicos



Protocolo de Montreal 2014 (público pasajero insubordinado o perturbador): 48 Partes, amplía la jurisdicción más allá del Estado de registro y promueve el cumplimiento



2016 Protocolo sobre el Art. 50 (a) del Convenio de Chicago (aumento del tamaño del Consejo): 95 ratificaciones, se necesitan 128, representación más amplia en el Consejo



2016 Protocolo sobre el Art. 56 del Convenio de Chicago (aumento en el tamaño de la ANC): 95 ratificaciones, se necesitan 128, representación más amplia en la ANC

10.4 La Reunión concluyó con la propuesta de medidas futuras para acelerar la ratificación de los tratados internacionales de derecho aéreo, como alentar a los Estados NACC a participar en la próxima tercera edición del Foro de Asesores Jurídicos de la Aviación Civil en Londres y en el Curso de Derecho Aeronáutico Internacional de la OACI. También se invitó a los Estados a proporcionar a la OACI los datos de contacto de los puntos focales, actualizar sus avances utilizando la matriz de seguimiento y presentar informes al respecto a más tardar en octubre de 2024. Estas medidas tienen por objeto mejorar la formación y el desarrollo continuos de los/as asesores/as jurídicos/as y apoyar el desarrollo sostenible del transporte aéreo en la región.

10.5 Como resultado de las discusiones, la Reunión adoptó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN	
NACC/DCA/12/12	RATIFICACIÓN DE TRATADOS DE DERECHO AERONÁUTICO INTERNACIONAL
<p>Qué:</p> <p>Que, de conformidad con la Resolución A41-4 de la Asamblea de la OACI, para que los Estados aceleren la ratificación e implementación de los instrumentos de derecho aeronáutico internacional, y considerando los beneficios de dicha ratificación, los Estados NACC:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) se adhieran a los seis tratados de derecho aeronáutico internacional y a cualquier otro tratado de derecho aeronáutico internacional que aún no hayan ratificado; b) designen a un Punto Focal para la Ratificación de los Tratados de Derecho Aeronáutico Internacional e informar debidamente a la Oficina Regional NACC de la OACI; c) participen en la Tercera Edición del Foro de Asesores Jurídicos de Aviación Civil (CALAF) en Londres, Reino Unido, del 26 al 28 de noviembre de 2024, en el Curso de Derecho Aeronáutico Internacional de la OACI, así como en otros eventos similares para la capacitación continua y el desarrollo de sus asesores/as jurídicos/as en el ámbito de la ratificación e implementación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional, y considerar organizar de vez en cuando dichos eventos en sus Estados; d) informen a la OACI a más tardar el 31 de octubre de 2024 sobre su avance hacia la ratificación de los tratados internacionales de derecho aeronáutico mediante la actualización/utilización de la matriz de seguimiento para DGCA, establecida en el Apéndice B de la NE/15 de esta reunión; e) se comuniquen con la Sección de Tratados de la LEB de la OACI para obtener información o asistencia con respecto a asuntos de ratificación, a través de treaty@icao.int o officeleb@icao.int; e 	<p>Impacto esperado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Político / Global <input type="checkbox"/> Inter-regional <input checked="" type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional

f) informen sobre los avances de los Estados de la región NACC en la reunión NACC/DCA/13.	
Por qué: Apoyar el desarrollo sostenible y continuo del transporte aéreo en la región	
Cuándo: Reunión NACC/DCA/13	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:	

Cuestión 11

del Orden del Día: Conclusiones y decisiones vigentes y proyectos de conclusiones y decisiones de reuniones NACC/DCA

11.1 Bajo la NE/02, la Reunión revisó la lista de Conclusiones y Decisiones vigentes de las reuniones NACC/DCA anteriores y se tomó nota que los Estados:

- habían actuado con respecto al apoyo a las iniciativas y proyectos de implementación relacionados con la seguridad operacional, Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM)/ Explotador del aeródromo (AOP) y seguridad de la aviación;
- participaron en la Fase II del Proyecto Llave en Mano de AIG, OACI Objetivo ambicioso a largo plazo (LTAG), Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para los combustibles de aviación sostenibles (ACT-SAF); y las actividades del proyecto Red de Servicios de Navegación Aérea del Caribe (CANSNET)
- apoyaron las actividades del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG); y
- habían aprobado la nueva estructura de trabajo del Grupo de Trabajo de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/WG)

11.2 A este respecto, la Reunión acordó dar por terminadas las conclusiones y decisiones válidas anteriores y que las actuales conclusiones acordadas en esta Reunión NACC/DCA/12 serán para hacer cumplir el estado actual de implementación y tener una participación más específica de los Estados en las iniciativas y proyectos.

Cuestión 12

del Orden del Día: Otros asuntos

Anfitriones de la próxima reunión de la NACC/DCA

12.1 Bajo la NE/09, la Secretaría recordó el Plan de Rotación para los Estados y Territorios que son anfitriones de las reuniones NACC/DCA (Centroamérica, Norteamérica, Caribe Oriental y Caribe Central). En este sentido, la próxima área que será anfitriona de la reunión NACC/DCA debería ser Norteamérica.

12.2 La Secretaría mencionó la posibilidad de celebrar conjuntamente la reunión NACC/DCA con otro evento regional, como el Foro de líderes de ALTA en 2025.

12.3 Estados Unidos expresaron su interés en ser anfitriones de la próxima reunión NACC/DCA, para lo que se seguirá coordinando.

Contribuciones pendientes de los Estados a la OACI

12.4 Bajo la NE/10, la Secretaría destacó la importancia de las cuotas de los Estados para que la OACI pueda cumplir su mandato e informó sobre las contribuciones pendientes de pago de los Estados para que los Estados correspondientes las examinaran.

Reconocimientos

12.5 Se entregó un reconocimiento al Sr. Anthony Whittier, Director General de la Autoridad de Aviación Civil del Caribe Oriental, por sus continuos esfuerzos de liderazgo y colaboración, por el inestimable apoyo prestado a los Estados miembros de la ECCAA, y por su cooperación con la Oficina Regional NACC de la OACI, con gratitud por su activa participación en el desarrollo de la aviación en la región y en los Estados de la OECS.

12.6 Asimismo, la OACI reconoció al Sr. Héctor Porcella, Director General Interino, Instituto Dominicano de Aviación Civil, República Dominicana su dedicación y apoyo a las actividades de asistencia de la Oficina Regional NACC de la OACI y por su gran contribución reciente al haber sido anfitrión de:

- la Vigésima Primera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/21) Santo Domingo, República Dominicana, del 14 al 17 de noviembre de 2023; y
- el Simposio Mundial OACI de Apoyo a la Implantación 2024 "Optimizar la capacidad de la aviación: Estrategias para cielos seguros y un futuro sostenible" celebrado en Punta Cana, República Dominicana, del 30 de abril al 2 de mayo de 2024.