



ICAO NACC Regional Office
UNITING AVIATION in the NAM/CAR Regions since 1957

"Enhancement of State's Air Transport System and Regional Collaboration"

Oficina Regional NACC de la OACI
UNIENDO LA AVIACIÓN in las Regiones NAM/CAR desde 1957

"Mejora del Sistema de Transporte Aéreo de los Estados y Colaboración Regional"





Introducción a la estrategia “Ningún País se queda atrás” en la Región CAR


Jaime Calderón


Especialista en Aeródromos y Ayudas Terrestres – AGA
Oficina Regional NACC de OACI


 **E/CAR - Eastern Caribbean**
Caribe Oriental


 Anguilla (UK)
Anguilla


 Antigua and Barbuda
Antigua y Barbuda


 Barbados
Barbados


 British Virgin Islands (UK)
Islas Vírgenes Británicas


 French Antilles
Guadeloupe, Martinique,
Saint Barthélemy (France)
Antillas Francesas
Guadalupe, Martinica,
San Bartolomé


 Grenada
Grenada


 Montserrat (UK)
Montserrat


 Saba (Netherlands)
Saba


 Saint Kitts and Nevis
San Kitts y Nevis


 Saint Lucia
Santa Lucía


 Saint Vincent and the Grenadines
San Vicente y las Granadinas

 Sint Eustatius (Netherlands)
Sint Eustatius

 Sint Maarten (Netherlands)
Sint Maarten

 Trinidad and Tobago
Trinidad y Tabago

 United States
Puerto Rico, Virgin Islands
Estados Unidos

 Islas Vírgenes, Puerto Rico

 **C/CAR - Central Caribbean**
Caribe Central

 Aruba (Netherlands)
Aruba

 Bahamas
Bahamas

 Bonaire (Netherlands)
Bonaire

 Cayman Islands (UK)
Islas Caimanes

 Cuba
Cuba

 Curaçao (Netherlands)
Curazao

 Dominican Republic
República Dominicana

 Haiti
Haití

 Jamaica
Jamaica

 Mexico
México

 Turks and Caicos Islands (UK)
Islas Turcas y Caicos

 United States
Estados Unidos

 **CA - Central America**
Centroamérica

 Belize
Belice


 Costa Rica
Costa Rica

 El Salvador
El Salvador

 Guatemala
Guatemala

 Honduras
Honduras

 Nicaragua
Nicaragua

 **NAM - North America**
Norteamérica

 Canada
Canadá

 Saint Pierre et Miquelon (France)
San Pedro y Miquelón

 United States
Estados Unidos

 **CAR - Caribbean**
Caribe

 Bermuda (UK)
Bermuda

 Mexico
México

Regiones NAM/CAR

✈ 21 Estados

✈ 19 Territorios

✈ 26 Autoridades de Aviación Civil (CAA)

✈ 44 Regiones de Información de Vuelo (FIR)

✈ 29 FIR en NAM

✈ 15 FIR en CAR



ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Ningún país se queda atrás (NCLB)

✈ ¿Qué es la campaña de la OACI NCLB?

✈ La campaña **Ningún país se queda atrás (NCLB)** pone de relieve los esfuerzos que realiza la OACI para **asistir a los Estados en implementar las** normas y métodos recomendados (**SARPS**) de la Organización. La meta principal de esta labor es ayudar a garantizar que la aplicación de los SARPS se **armonice** más aún a nivel mundial, de manera que todos los Estados tengan acceso a los importantes beneficios socioeconómicos que se derivan de un transporte aéreo seguro y fiable.





ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



ESTADO DE LA REGIÓN 2015

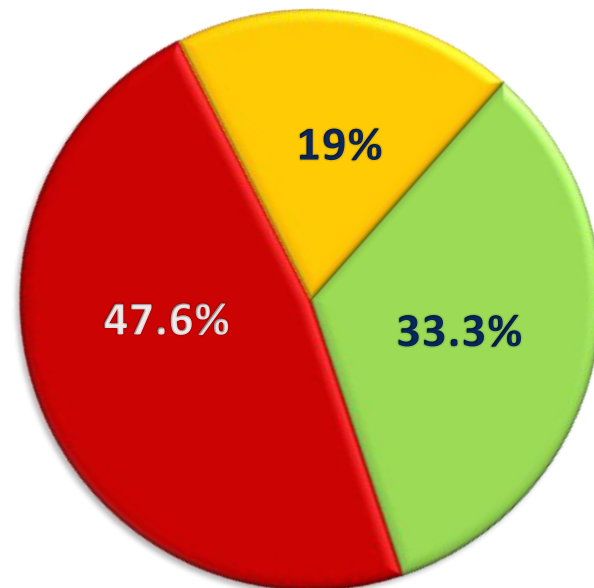
Estado de Implementación Efectiva (EI) % Regional NACC

Para identificar claramente dónde se ubicaba la Región, se tomó una decisión realística para clasificar a los Estados de las Regiones NAM/CAR en tres categorías:

$0\% \leq EI\% \leq 70\%$

$70\% < EI\% \leq 80\%$

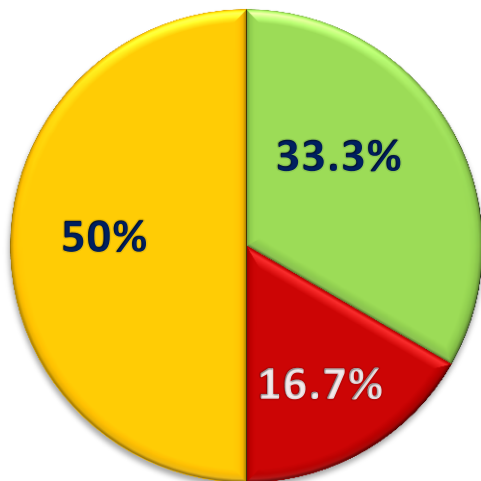
$80\% < EI\% \leq 100\%$



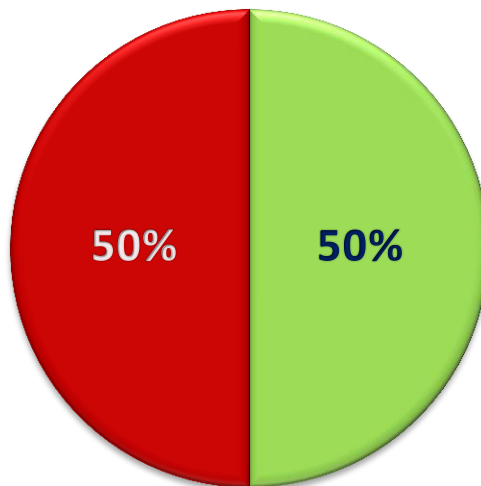


ESTADO DE LAS SUB-REGIONES 2015

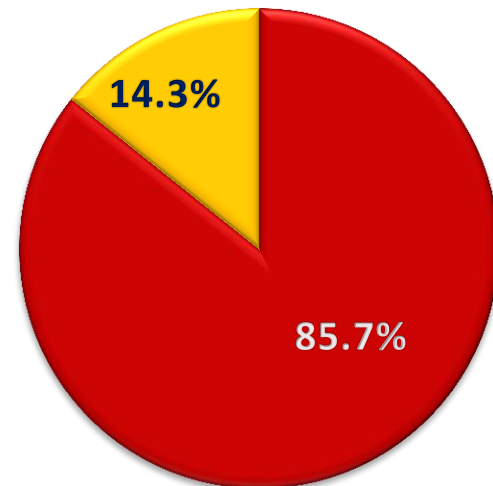
16.7% de los Estados en
Centroamérica tienen una
EI% **inferior a 70%**
Centroamérica



50% de los Estados del
Caribe Central tienen una EI
% **inferior a 70%**
Caribe Central — C/CAR



85.7% de los Estados en el
Caribe Oriental tienen una
EI % **inferior a 70%**
Caribe Oriental — E/CAR





ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



¿Qué nos mostró el análisis?

Las Tres Áreas que presentan retos:

Obligaciones relativas al otorgamiento de licencias, certificación, autorización y aprobación (CE-6)

Cualificación e instrucción del personal técnico (CE-4)

Las orientaciones técnicas, los medios y el suministro de información crítica sobre seguridad operacional (CE-5)

AGA

ANS

AIG



ICAO

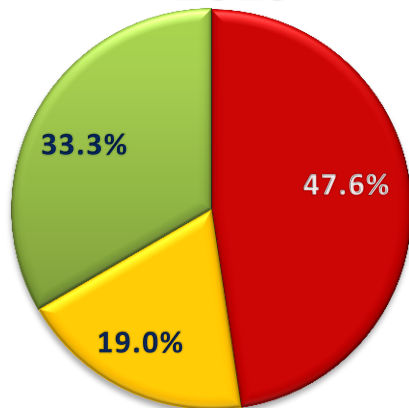
UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND

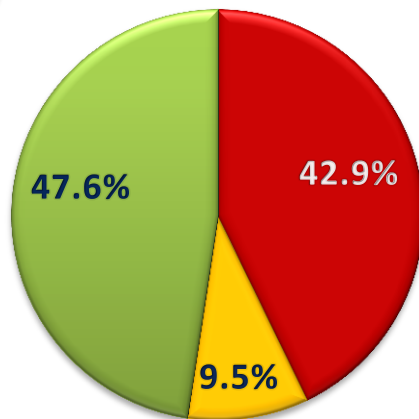


Pronóstico del avance de la EI de NACC

2015

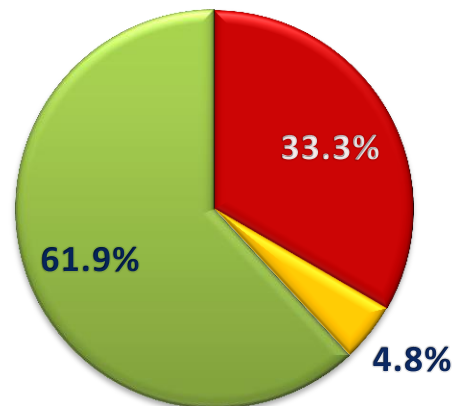


2016



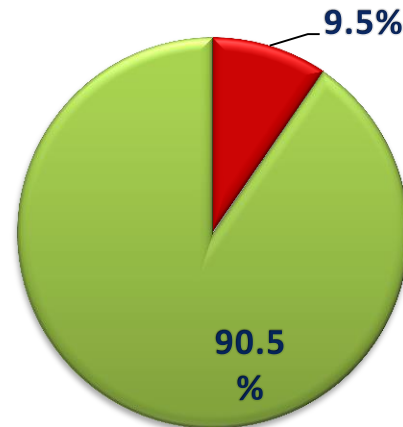
META ALCANZADA

Fin de 2017



PROYECTADO — *on-target*

Fin de 2018





4 Fases de la Estrategia NACC NCLB

Compromiso Político de Alto Nivel

I**Completado/
En proceso**

- ✈ Establecer una estrategia para implementar la campaña NCLB
- ✈ Contactar al Gobierno de Alto Nivel (Nivel ministerial)
- ✈ Cambio de paradigma en la metodología de asistencia (enfoque más personalizado) e involucramiento a nivel técnico
- ✈ Enfoque de solución de sistemas (enfoque de la causa de raíz)

Recopilación y análisis de datos

II**100% de los Estados**

- ✈ Analizar todos los datos de la OACI disponibles sobre las deficiencias de cada Estado
- ✈ Notificar al Estado sus deficiencias y su estado de cumplimiento
- ✈ Comunicación mutua para acuerdos (Teleconferencias técnicas)

Desarrollo conjunto Estado/OACI del Plan de Acción

III**100% de los Estados***

- ✈ Visitas Multidisciplinarias NCLB de la OACI o de Alto Nivel – algunos Estados no necesitaron una visita
- ✈ Desarrollo en conjunto de un plan de implementación de acción
 - ✈ Quién?
 - ✈ Qué?
 - ✈ Cuándo?
- ✈ Acuerdo de prioridades del Plan de Acción del Estado a nivel de Director General y Regional

Implementación, medición y monitoreo del Plan de Acción

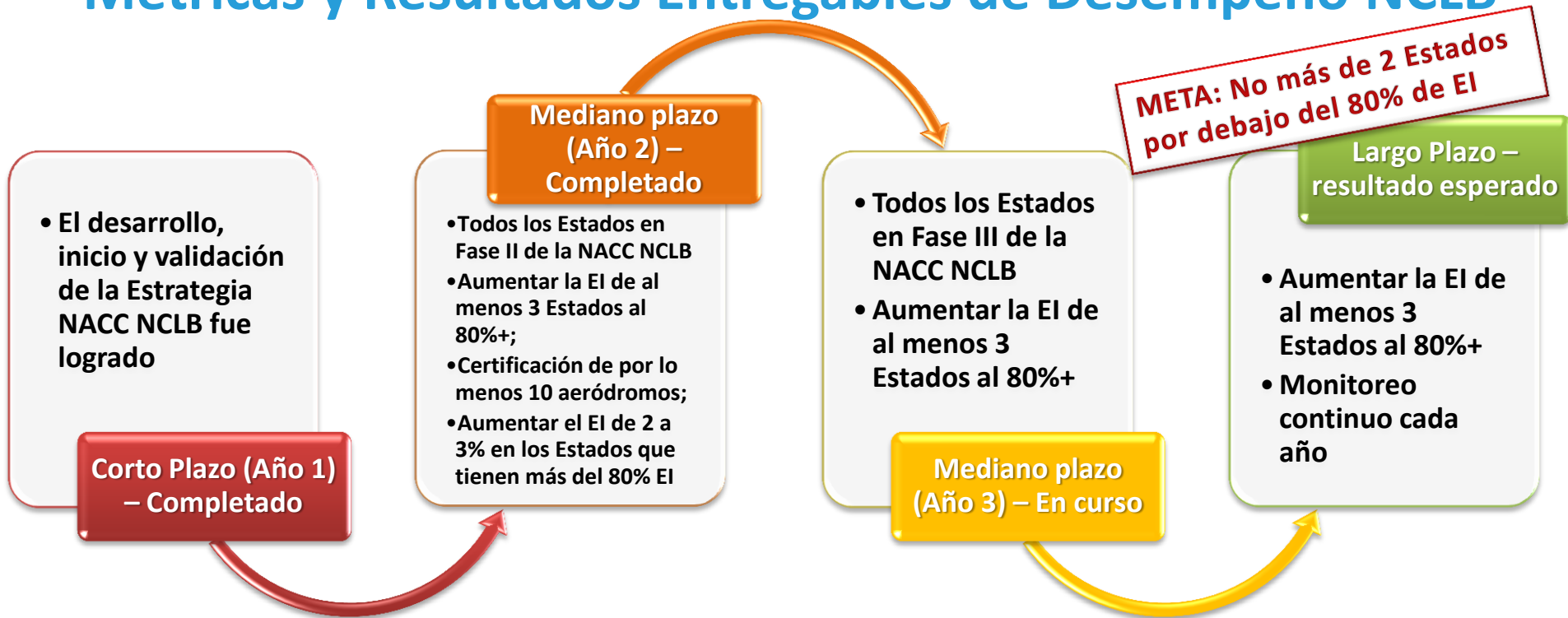
IV**76% de los Estados**

- ✈ Teleconferencia mensual entre los equipos técnicos de la Oficina NACC y AAC
- ✈ Videoconferencia trimestral para informar a RD y DG/Ministro
- ✈ Informe anual de avance de la implementación
- ✈ Revisión continua y ajuste del plan de acción con base en los resultados de la auditoría
- ✈ RD logra compromiso de instituciones financieras

* Los Planes de Acción incluyen los acuerdos pendientes de Puerto España (PoS)



Métricas y Resultados Entregables de Desempeño NCLB





ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



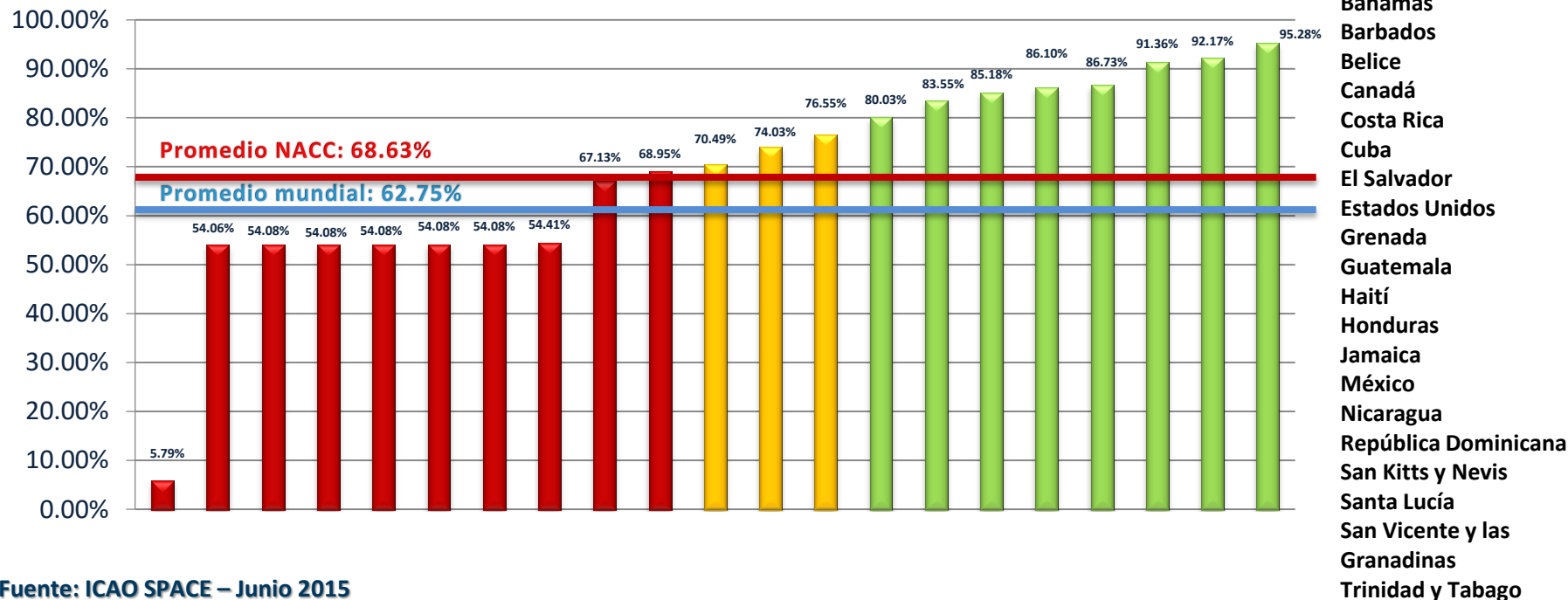
Estado de Desempeño de la Estrategia NCLB





Estado de la Implementación Efectiva (EI) USOAP - 2015

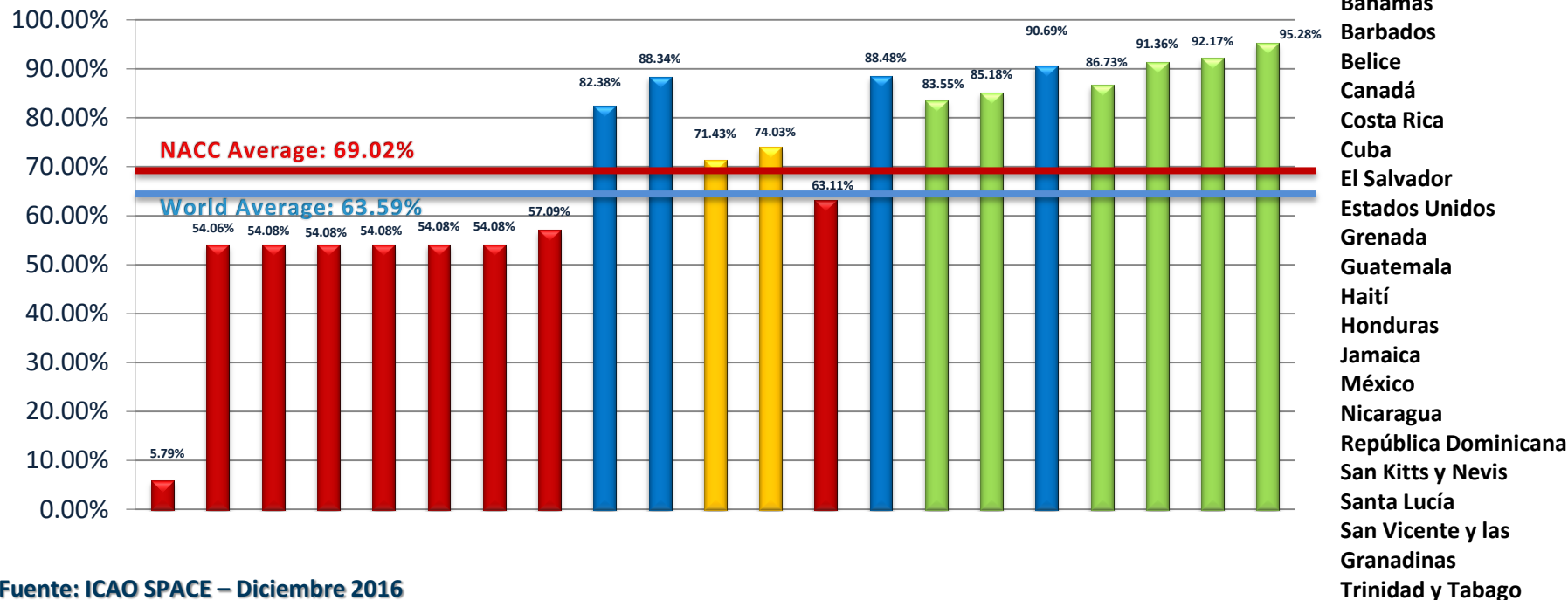
Implementación Efectiva (EI) % de Estados NAM/CAR





Estado de la Implementación Efectiva (EI) USOAP - 2016

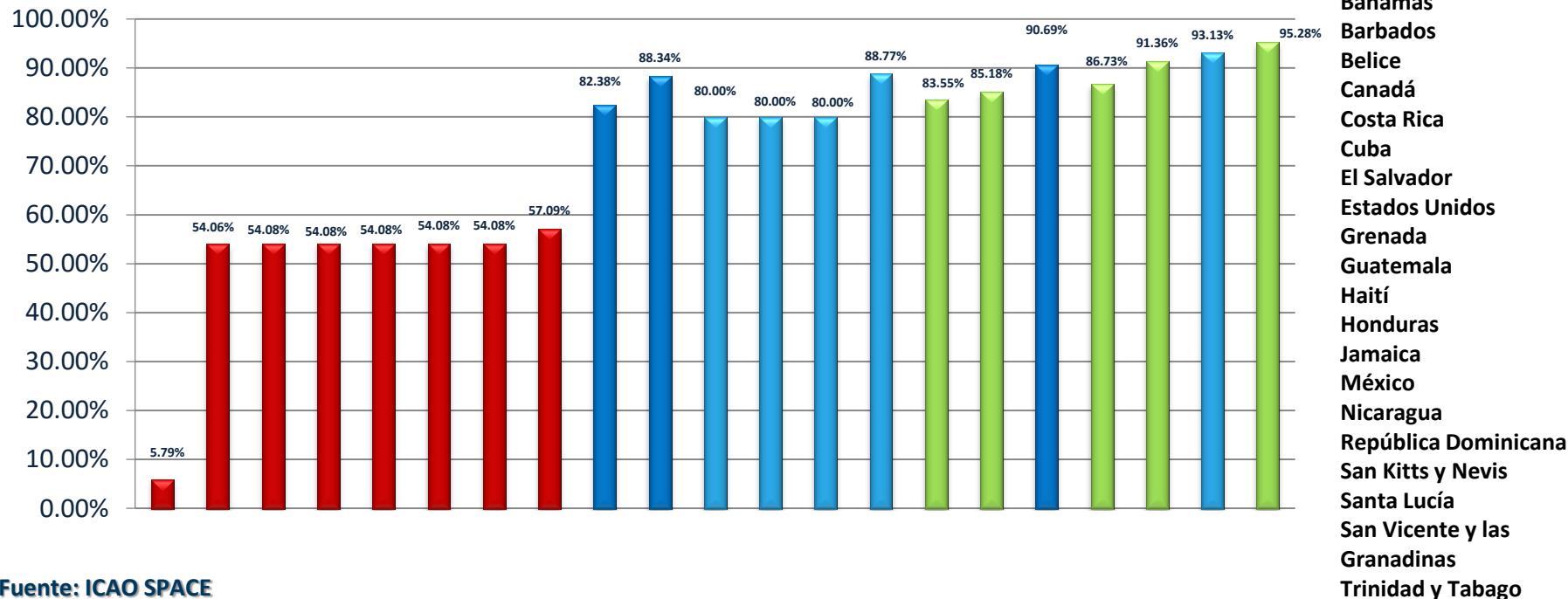
Implementación Efectiva (EI) % de Estados NAM/CAR





Estado de la Implementación Efectiva (EI) USOAP - 2017

Implementación Efectiva (EI) % de Estados NAM/CAR



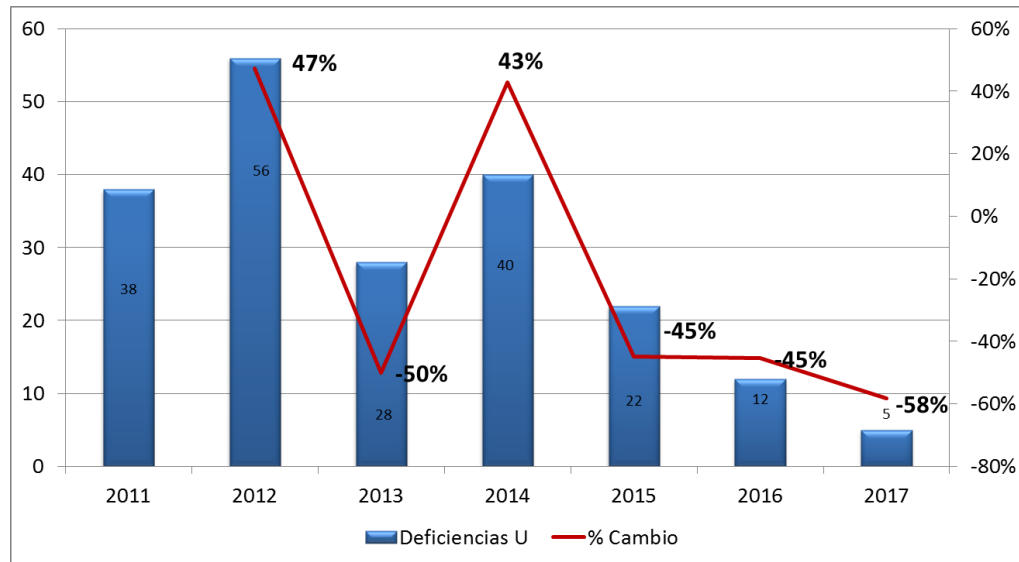


Resolución Anual de Deficiencias de Navegación Aérea

Deficiencias vigentes en la Región CAR

				Estrategia NACC NCLB		
	2013	2014	Ene 2015	Feb 2015 – Jun 2016	May 2017	Sep 2017
U	28	40	22	12	12	5
A	600	591	495	451	409	388
B	145	140	123	99	82	79
	773	771	640	562	503	472

% de Resolución de Deficiencias Prioridad U

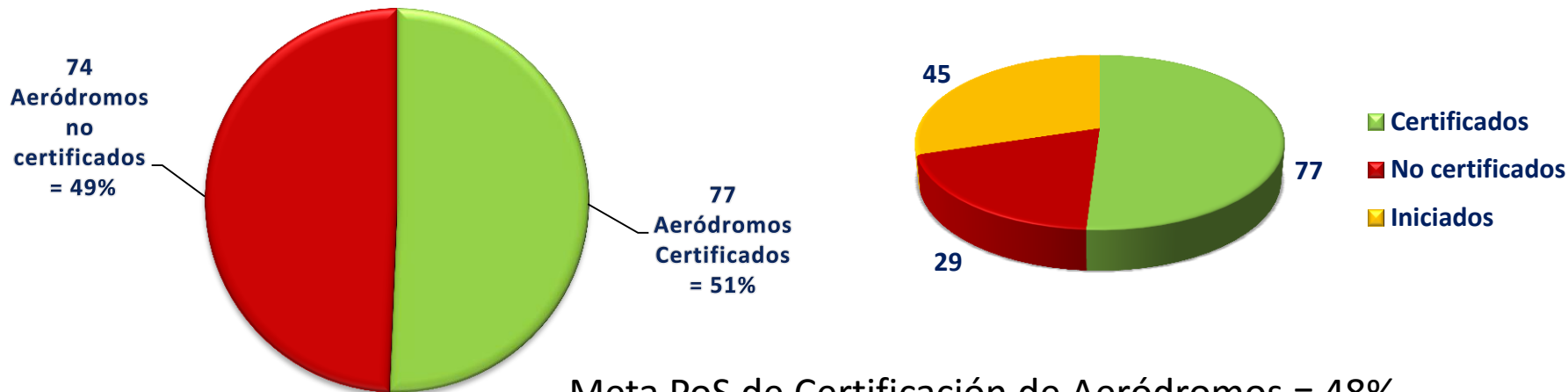




Estado de la Certificación de Aeródromos en la Región CAR

Antes de la implementación de NCLB, se conducían un promedio de 4 a 6 Certificaciones de Aeródromos al año.
Después de la implementación de la Estrategia NACC NCLB se iniciaron 23 certificaciones en 2016

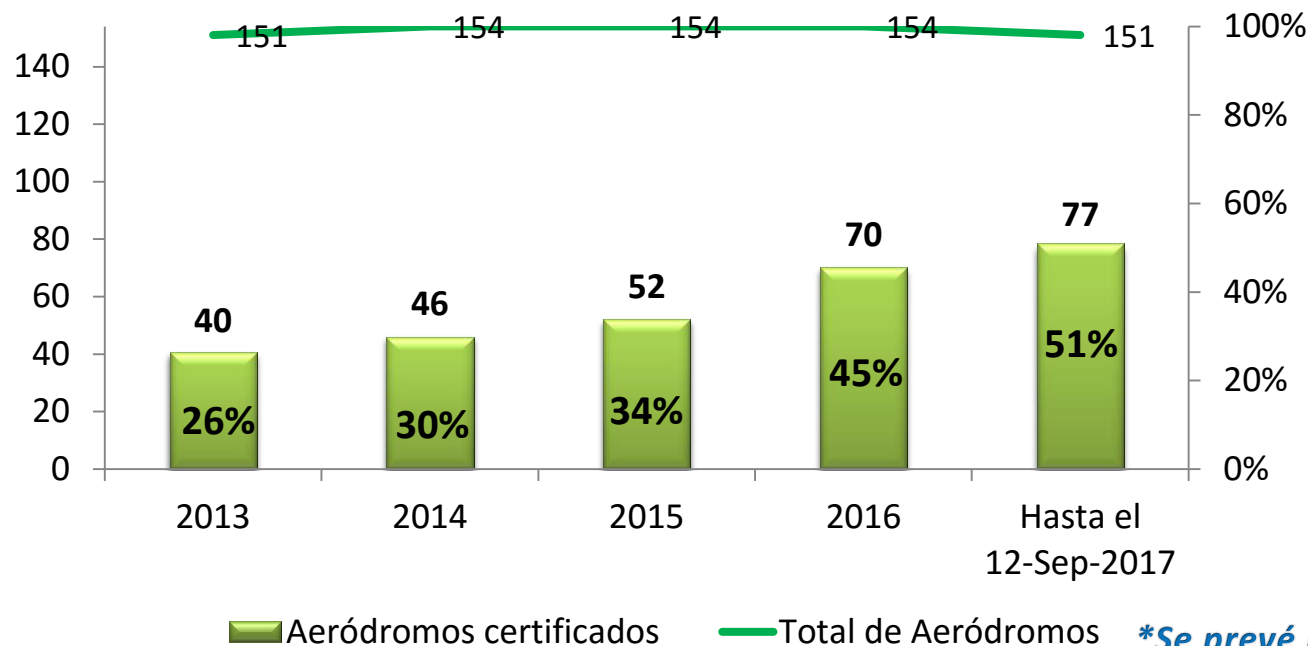
151 aeródromos internacionales en la Región CAR



Meta PoS de Certificación de Aeródromos = 48%



Estado de la Certificación de Aeródromos en la Región CAR



****Se prevé llegar a 85 aeródromos certificados para 2017, hasta el momento 7 han sido certificados (77)***



ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Contacto de la OACI con entidades de financiamiento de ONG/gubernamentales

- ✈ Estudios para necesidades de equipo/infraestructura
- ✈ Estudios relacionados para mejoras en los aeropuertos y la certificación de aeródromos
- ✈ Proyectos Potenciales para mejorar infraestructura, desarrollo de iniciativas regionales: CARAIO, CASSOS, GRIAA



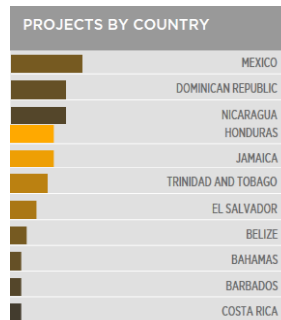
Japan International
Cooperation Agency



USTDA
U.S. TRADE AND DEVELOPMENT AGENCY



WORLD BANK GROUP





Servicios de Navegación Aérea (ANS)



Después de Irma, los Estados NAM/CAR deben dar una revisión completa a sus necesidades de infraestructura y determinar qué sigue



Los Estados, las ONG y la OACI necesitan trabajar juntos para identificar las necesidades de financiamiento



ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Reunión Regional de Directores - NACCDCA/07

19 al 21 de septiembre de 2017

- ✈ Mejora de la implementación de la certificación de aeródromo y de la seguridad operacional de los aeropuertos
- ✈ Una sesión de trabajo con los Directores de NACC fue dirigido por el Reino Unido sobre la implementación de la certificación de aeródromos para mejorar la seguridad operacional. Se propuso las siguientes preguntas:
 - Cuáles son las barreras en la certificación de aeródromos?
 - Qué se puede hacer para remover estas barreras?



ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Barreras	Soluciones	Acciones Sugeridas
Voluntad Política <ul style="list-style-type: none">Falta de voluntad política por parte del EstadoImpacto económico a la comunidad Vs costo operacional del aeropuertoCambios frecuentes en los gobiernos, DGsImpedimentos financieros	<ul style="list-style-type: none">Comprometer a los políticosArticular el desarrollo del aeródromo con el desarrollo del Estado	<ul style="list-style-type: none">Campaña de concienciación para los políticos liderada por el Director Regional de la Oficina Regional NACC de la OACIQue la OACI elabora un paquete de información para uso de los Directores Generales cuando se reúnan con políticosPromocionar el rol de la OACI, los beneficios económicos y la necesidad del cumplimiento de la aviación y otros eventos internacionales atendidos por políticos¿Uso de redes sociales?



Aspectos Legales:

- | | | |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Falta que se haga cumplir la ley• Los contratos de los Concesionarios no incluyen los requerimientos del Anexo 14• Falta de colaboración con los concesionarios• Regulaciones nacionales – no se cumplen• Competencia entre aeropuertos comparado con falta de competitividad en seguridad operacional• Prioridades que difieren para distintas agencias• Aeropuertos privados comparados con aquellos propiedad del Gobierno• Falta de claridad en los límites de responsabilidad | <ul style="list-style-type: none">• Mejorar la estructura/aspecto legal y los poderes y la autoridad• Incluir las disposiciones del Anexo 14 en todos los contratos nuevos• Mejorar los Términos de Referencia• Adecuar la asesoría contractual | <ul style="list-style-type: none">• Asistencia de la Dirección legal de la OACI con asesoría genérica contractual• Talleres sobre hacer cumplir la acción que se puede tomar (con ejemplos) |
|---|--|--|



ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Aeropuertos:

- **Aeropuertos antiguos que físicamente no pueden cumplir los SARPS**
- **Es costoso el cumplimiento con las SARPS**
- **Financiamiento**
- **Planificación financiera a largo plazo**
- **Generar otros ingresos**
- **Campaña sostenida para crear consciencia sobre PANS- Aeródromos y beneficios de la certificación para mejorar y aumentar las normas**
- **Talleres para los reguladores y la industria sobre cómo mitigar los riesgos y cómo presentar y asesorar casos de seguridad operacional**



ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Personas:

- Mala dirección/gerencia
- Falta de coordinación
- Falta de personal calificado
- Falta de instrucción para inspectores y personal de aeropuerto
- Falta de contratistas calificados
- Cambio de gestión no eficaz
- Influencia de los sindicatos
- Falta de compartir recursos
- Falta de armonización

- Instrucción y OJT, incluyendo instrucción a la dirección sobre la industria y los reguladores
- Mejor comunicación con los sindicatos
- Hacer grupos pequeños
- Mejorar la propiedad y rendición de cuentas

- Dar prioridad al temario de los centros TRAINAIR
- Promocionar arreglos en colaboración a niveles inter-gubernamentales (vincular con campañas de concienciación arriba mencionadas)



ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



SARPS de la OACI

- | | | |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Preguntas de protocolo muy ambiguas | <ul style="list-style-type: none">• Material de orientación sobre el Anexo 14• Volver a redactar las preguntas de protocolo | <ul style="list-style-type: none">• Campaña sostenida para aumentar la consciencia sobre los PANS- Aeródromos• 'Probar' las preguntas de protocolo con un grupo muestra para obtener sus comentarios sobre la claridad de lectura |
|---|--|--|



ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



¡Muchas gracias!