



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39.^a SESIÓN

COMISIÓN TÉCNICA

**Cuestión 28 del Campaña Ningún país se queda
orden del día: atrás**

ASISTENCIA PERSONALIZADA A LOS ESTADOS: ESTRATEGIA NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS EN LAS REGIONES NORTEAMERICANA, CENTROAMERICANA Y DEL CARIBE (NAM/CAR)

(Presentado por El Salvador, con el apoyo de Antigua y Barbuda, Aruba, Bahamas, Barbados, Belice, Canadá, Costa Rica, Cuba, Curazao, República Dominicana, El Salvador, Francia [Antillas Francesas], Granada, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, Países Bajos [Bonaire, Saba y San Eustaquio], Nicaragua, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Martín, San Vicente y las Granadinas, Trinidad y Tobago, Reino Unido [Anguila, Bermuda, Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán, Montserrat e Islas Turcas y Caicos] y Estados Unidos)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta la implementación de la estrategia de la OACI Ningún país se queda atrás (NCLB) en las regiones NAM y CAR con la asistencia personalizada y las expectativas y el compromiso asumido por cada uno de los estados de mejorar la implementación efectiva de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y los objetivos de seguridad operacional, navegación aérea, medio ambiente y seguridad de la aviación.

Acción: se invita a la Asamblea a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada con respecto al compromiso de los estados y al enfoque de asistencia personalizada contenido en la estrategia NCLB de NACC y su evolución hacia el concepto de Proyecto de asistencia a la aviación civil multirregional (MCAAP).
- b) Alentar a los estados miembros a prestar apoyo adicional mediante designaciones, funcionarios a corto plazo y otros mecanismos.
- c) Alentar a las instituciones y la industria de financiación a tomar nota del progreso de los estados de NACC en los diferentes ámbitos y a hacerse socios para obtener mejoras continuas y la sostenibilidad de los estados que trabajan en colaboración con la OACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de la seguridad y de capacidad y eficiencia de navegación aérea.
<i>Implicaciones financieras:</i>	N/A

<i>Referencias:</i>	<p>Declaración de Intención de NCLB de NACC: http://www2010.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2016/NACCDCA6/DeclarationOfIntentNassau2016.pdf</p> <p>Sitio web de NCLB de NACC: http://www2010.icao.int/NACC/Pages/nacc-nclb.aspx</p> <p>Informe de la reunión entre los Directores Generales de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe y el Consejo de la OACI (DGCA-C de NACC), en Montego Bay (Jamaica), el 13 de octubre de 2015</p> <p>Informe de la decimocuarta reunión de los Directores de Aviación Civil del Caribe Central (C/CAR/DCA/14), en Kingston (Jamaica), del 11 al 13 de mayo de 2015</p> <p>Informe de la sexta reunión de los Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC/DCA/06), en Nassau (Bahamas), del 10 al 12 de mayo de 2016</p>
---------------------	--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante la decimocuarta reunión de los Directores de Aviación Civil del Caribe Central (C/CAR/DCA/14), la Secretaría de la OACI presentó la estrategia Ningún país se queda atrás (NCLB), desarrollada con el apoyo de la campaña NCLB de la OACI y reforzada por el Consejo de la OACI, la cual destaca los esfuerzos para ayudar a los estados en la implementación efectiva de las SARPS de la OACI. La reunión aprobó la conclusión C/CAR/DCA/14/3: implementación de la estrategia Ningún país se queda atrás (NCLB) personalizada para cada estado.

1.2 Durante la reunión de NACC/DGCA-C, la Oficina regional (RO) de NACC de la OACI presentó la estrategia Ningún país se queda atrás (NCLB) de NACC redefinida, cuyo objetivo principal es garantizar que la implementación de las SARPS se realice de forma armonizada a fin de que los estados puedan cumplir sus obligaciones con la OACI como miembros signatarios del Convenio de Chicago. Esto mejorará la seguridad operacional y la seguridad de la aviación y dará apoyo a los estados miembros para tener acceso a los importantes beneficios socioeconómicos de un sistema de transporte aéreo seguro y fiable.

1.3 En virtud de esta campaña, la OACI debe centrar sus actividades en los estados con mayores índices de accidentes o amenazas de seguridad y revisar qué puede hacer la organización para alentar a los países desarrollados a proporcionar una mayor y más directa asistencia a los países en desarrollo, desempeñando un papel de coordinación más activo entre los estados y contribuyendo a generar la voluntad política necesaria para que los estados aúnen recursos, participen en los esfuerzos regionales, destinen fondos voluntarios y aumenten su capacidad. Esta campaña contribuye considerablemente a la consecución de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para los objetivos de desarrollo sostenible (SDG).

2. DISCUSIÓN

2.1 De conformidad con el concepto de transformación estratégica, la implementación de la estrategia NCLB de NACC fue desarrollada como un proceso de asistencia sistémica por la RO de NACC de la OACI para transformar la asistencia, e incluye técnicas de gestión de proyectos, conceptos de hand-holding y una asistencia más directa y constante del personal técnico de NACC a los estados. La estrategia también incluye métricas específicas, entregas cuantificables, resultados y la responsabilidad por los logros de los objetivos establecidos. Nuestra región tiene retos políticos, socioeconómicos y culturales específicos por tener varios idiomas, como el francés, el español, el inglés y otros, así como por

tener los estados con los sistemas económicos y de aviación más complejos (Norteamérica) y también algunos de los estados más subdesarrollados, y todo ello entre estos dos extremos. Se hizo evidente que la propiedad directa del Director Regional, la responsabilidad y la aceptación de estos retos debían ser vistas como un problema y preocupación de la RO, y no solo como un problema o desafío del estado. Esto permitió que los estados vieran la RO como un socio para la implementación de las SARPS y la resolución de deficiencias pendientes. Entre los principios básicos de la estrategia se encuentran:

- a) Establecer una estrategia estructurada que los estados puedan distinguir claramente como un cambio en el status quo frente a continuar haciendo lo mismo y llamarlo NCLB. Ser capaz de ver que este cambio en esta metodología es fundamental y ha demostrado ser el catalizador del cambio cultural, o el cambio de paradigma, por parte de los estados.
- b) El enfoque y la responsabilidad del compromiso del Director Regional al más alto nivel, más allá del Director General, por crear un entorno que garantice la voluntad política y el apoyo gubernamental al mismo.
- c) Concentrarse en la solución de los problemas identificados en el sistema, en lugar del producto final producido por el sistema. Como ejemplo, en el campo aeroportuario, una revisión del programa mostró que muchas visitas de estado incluyeron talleres para problemas de pistas, iluminación y señalización, etc. Aunque este apoyo es necesario y debe continuar, cabe señalar que mientras el sistema esté roto, se seguirá produciendo un producto final roto. Como tal, la metodología de asistencia de la RO (en apoyo a la campaña NCLB) se concentra en las deficiencias actuales del sistema, identificadas por las distintas auditorías, y en ayudar a los estados a solucionar estas deficiencias sistémicas. Cabe destacar que muchas de las deficiencias del sistema se remontan hasta las auditorías de 2007 y, en varios estados, aún están abiertas.
- d) Concentrarse en esta solución sistémica en la que el nivel aceptable de implementación efectiva (EI) es como mínimo un 80 %, a través de los diversos ámbitos, proporciona una mayor oportunidad de sostenibilidad del sistema y hace que el propio sistema pueda apoyar la mejora continua, el SMS, el SSP, etc.
- e) Asegurar la coordinación y los memorandos de entendimiento (MOU) entre las RSOO de la región para fortalecer y mejorar sus capacidades.
- f) La responsabilidad del Director Regional por colaborar con los estados y donantes externos e internos y las instituciones de financiación por ayudar a unirlos para trabajar conjuntamente en los proyectos.

2.2

La estrategia NCLB de NACC incluye las cuatro fases siguientes:

- a) Fase I: compromiso de nivel superior más allá del Director General de incluir a ministros y otros funcionarios gubernamentales de nivel superior que puedan influir en la voluntad política hacia el compromiso gubernamental para el desarrollo y apoyo de un sistema de aviación sostenible y compatible con la OACI.
- b) Fase II: recopilación de inteligencia, plan estratégico y priorización mediante el análisis de datos para asegurar que todas las deficiencias de todos los ámbitos de un sistema estatal de aviación son identificadas y comunicadas al estado, y se actualizan

en la medida necesaria para el desarrollo de un plan de acción preciso, mensurable y responsable que pueda ser acordado entre la RO de NACC de la OACI y el Ministro de Estado o la Dirección General de Aviación Civil (DGCA).

- c) Fase III: implementación (Misión de asistencia técnica de NCLB [TEAM]) in situ para el inicio del desarrollo formal y la implementación y el compromiso del plan de acción por parte de los equipos técnicos y del Director Regional y el Director General o Ministro. A pesar de que el plan de acción es un plan de acción estructurado y estandarizado, también es un plan adaptado a las necesidades específicas y a los requisitos aplicables a cada estado miembro. Identifica cuál es la deficiencia observada tal y como se indica en las auditorías como el USOAP, el USAP, la base de datos de deficiencias en la navegación aérea de GREPECAS (GANND) y las visitas regionales, y también incluye los compromisos pendientes, como los de la Declaración de Port-of-Spain.
- d) Fase IV: medición continua/informes de control trimestral proporcionados al Director General y al Director Regional de NACC de la OACI por el punto de contacto (PoC) estatal superior de NCLB de cada especialidad y los oficiales regionales de NACC de la OACI. Esto incluye un vídeo/teleconferencia mensual entre los equipos/representantes técnicos y una conferencia in situ o videoconferencia trimestral entre el Director Regional de NACC de la OACI y el Director General o Ministro para garantizar un progreso continuo y una responsabilidad mutua. Por último, una revisión semestral para garantizar que se siguen identificando correctamente las prioridades y los avances.

2.3 Los estados de las regiones NAM/CAR han sido clasificados en función de sus necesidades y expectativas concretas. La estrategia NCLB de NACC de la OACI y su progreso actual se encuentran detallados en su sitio web: <http://www2010.icao.int/NACC/Pages/nacc-nclb.aspx>. Los resultados que se esperan a partir de la implementación de la estrategia NCLB de NACC son los siguientes:

- a) A corto plazo (1 año): desarrollo e inicio de la estrategia NCLB de NACC de la OACI.
- b) A medio plazo (2 años): a) La estrategia NCLB se ha implementado en todos los estados miembros de la RO de NACC y se garantiza que como mínimo tres estados han mejorado su EI hasta el 80 % o más; b) De acuerdo con los resultados demostrados y en coordinación con la Sede de la OACI, el compromiso con los donantes y las instituciones de financiación de unir a las instituciones y los estados para obtener financiación y acuerdos de apoyo a los proyectos; y c) Fortalecer las RSOO mediante memorandos de entendimiento entre ellas y proyectos conjuntos entre la OACI y las RSOO.
- c) A largo plazo (4 años): que no haya más de 2 miembros de NACC con una EI inferior al 80 %.

2.4 Tras el primer año de implementación parcial de la estrategia NCLB de NACC, en la sexta reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC/DCA/6), estos recibieron un informe de responsabilidad de esta estrategia que demostraba los progresos obtenidos a partir de esta asistencia, pero también mejoraba la cooperación regional entre los

estados y las organizaciones regionales como la Organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y proyectos regionales como la red de telecomunicaciones MEVA. Debido a los resultados y a la asistencia práctica de los estados, todos los estados NAM/CAR convinieron en continuar su compromiso con la estrategia NCLB de NACC firmando la Declaración de Intención de NCLB (<http://www2010.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2016/NACCDCA6/DeclarationOfIntentNassau2016.pdf>). Esta Declaración establece la implementación de la estrategia NCLB de NACC adaptada a los requisitos específicos de cada estado miembro describiendo las métricas y entregas cuantificables. Por último, estos planes personalizados proporcionan a la RO de NACC y a los estados miembros una hoja de ruta clara de las prioridades y los indicadores clave de rendimiento (KPI) para el próximo trienio, e incluyen la Declaración de Port-of-Spain.

2.5 Por último, los estados de NACC reconocieron los diversos retos, la necesidad de fondos para hacer frente a una implementación efectiva y el trabajo sistémico para esta asistencia, lo que finalmente promueve y fortalece la colaboración entre la OACI, los estados, las RSOO y la industria y logra la eficacia del sistema de aviación y los beneficios para cada estado miembro. En este sentido, los Directores de la Autoridad de Aviación Civil (CAA) de NACC acordaron la transición de la estrategia NCLB a la futura implementación de la totalidad del Proyecto RLA/09/801: Programa de asistencia a la aviación civil multirregional (MCAAP) en enero de 2017. Este concepto, aunque no es idéntico, se basa en las mejores prácticas del mecanismo del Sistema de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) que ha sido implementado en nuestra región hermana (la región de SAM) y que ha demostrado ser un mecanismo muy bueno en apoyo de los estados de SAM. A continuación se muestran algunos ejemplos de los resultados de un año de rendimiento de la implementación de la estrategia NCLB de NACC a la fecha de este documento:

- a) 2 de los 3 estados seleccionados para la mejora de la EI este año han pasado del 68 % al 87 % de EI, y el segundo estado ha pasado del 67 % a también más del 81 % de EI.
- b) Las certificaciones aeroportuarias iniciadas aumentaron de 5-6 al año hasta este año a aproximadamente más de 20 aeropuertos iniciados a la implementación de la NCLB.
- c) De 4 USAP el año pasado, hubo un incremento del 20 % de EI de promedio.
- d) Las resoluciones de deficiencias GANDD "U" (urgentes) aumentaron de 3-6 al año a 12 de promedio.

3. RECOMENDACIÓN

3.1 Se solicita a la Asamblea que tome nota de que, si bien la primera implementación de la estrategia NCLB de NACC y los resultados son alentadores, solo son indicadores iniciales de que puede no ser sostenible sin apoyo adicional a la RO y sin el fortalecimiento de la campaña NCLB de la OACI.

3.2 Alentar a los estados miembros a prestar apoyo adicional mediante designaciones, funcionarios a corto plazo y otros mecanismos.

3.3 Alentar a las instituciones y la industria de financiación a tomar nota del progreso de los estados de NACC en los diferentes ámbitos y a hacerse socios para obtener mejoras continuas y la sostenibilidad de los estados que trabajan en colaboración con la OACI.

A39-WP/261
EX/103

- 6 -

— FIN —