



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

ANI/WG/3 — NE/03

22/03/16

**Tercera Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones
NAM/CAR (ANI/WG/3)**

Ciudad de México, México, 4 al 6 de abril 2016

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Desarrollos Globales/Regionales de Navegación Aérea

**3.1 Implementación de la Estrategia Ningún país se queda atrás (NCLB) de
la Oficina Regional NACC de la OACI**

**IMPLEMENTACIÓN DE LA ESTRATEGIA NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS (NCLB) DE LA OFICINA
REGIONAL NACC DE LA OACI**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta Nota de estudio presenta información sobre la implementación de la Estrategia “Ningún país se queda atrás (NCLB)” de la OACI desarrollada por la Oficina Regional NACC de la OACI, la cual ha sido presentada a la Reunión de Directores General de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe y el Consejo de la OACI (NACC DGCA-C) en Montego Bay, Jamaica.

Acción:	Las acciones sugeridas en la Sección 3.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo• Protección del medio ambiente
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Cartas individuales a los Estados sobre NCLB• Doc 7300 - <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i>, Convención de Chicago• Informe final de la Décimo Cuarta Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central (C/CAR/DCA/14), Kingston, Jamaica, 11 – 13 de mayo de 2015• Informe final de la Reunión de Directores General de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe y el Consejo de la OACI (NACC DGCA-C), Montego Bay, Jamaica, 13 de octubre de 2015

1. Introducción

1.1 Durante la Reunión C/CAR/DCA/14 la Secretaría presentó la Estrategia “*Ningún país se queda atrás (NCLB)*” de la Oficina NACC desarrollada en apoyo a la campaña de la OACI NCLB reforzada por el Consejo de la OACI, la cual resalta los esfuerzos para asistir a los Estados en implementar las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI e incrementar la Implementación Efectiva (EI) de los SARPS. La Reunión adoptó la Conclusión C/CAR/DCA/14/3 - *Estrategia de implementación sobre “Que ningún país se quede atrás” (NCLB) personalizada para cada estado.*

1.2 Durante la Reunión NACC/DGCA-C la Oficina Regional (RO) NACC de la OACI presentó la Estrategia redefinida como “*Ningún país se queda atrás*”. El objetivo principal de la estrategia es asegurar que la implementación de los SARPS sea mejor armonizada para que los Estados puedan conocer las obligaciones de la OACI que tienen como miembros signatarios de la Convención de Chicago. Esto mejorará la seguridad operacional y seguridad de la aviación y apoyará a los Estados miembros para tener acceso a los beneficios socio-económicos significativos de un sistema de transporte aéreo seguro y confiable. La información mundial de NCLB se encuentra disponible en: <http://www.icao.int/about-icao/NCLB/Pages/default.aspx>.

2. Discusión

2.1 Los compromisos de la *Declaración de Puerto España* requiere de la colaboración cercana de los Estados con la RO NACC de la OACI para desarrollar una estrategia personalizada para cada Estado; sin embargo, esa estrategia personalizada no fue completada en varias áreas. Esto contribuyó a la fuerte posibilidad de que algunos de estos compromisos no sean cumplidos en el marco de tiempo establecido o antes de finales del 2016, como se proyectaba en la Declaración. La estrategia NCLB de la NACC considera los compromisos de la *Declaración de Puerto España* y se incorporan a la Estrategia (ver **Apéndice A**).

2.2 La Estrategia NCLB específicamente desarrollada por la RO NACC de la OACI promueve los esfuerzos para resolver las Preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC) identificadas a través del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional con enfoque de observación continua (USOAP-CMA). La Estrategia también tiene la intención de asistir a los Estados para lograr una implementación efectiva en las áreas deficientes que son críticas para los Estados con el objetivo de tener un sistema de aviación civil seguro, ambientalmente armonioso, y sustentable.

2.3 En relación con el concepto estratégico transformacional, la implementación de la estrategia NCLB fue desarrollada por la RO NACC de la OACI para transformar el modo de asistencia, el cual incluye las técnicas de gestión del proyecto, conceptos portátiles, y asistencia más constante y directa del personal técnico de la NACC a los Estados. La Estrategia también incluye métricas específicas, entregables medibles, resultados, y contabilidad del logro de las metas establecidas.

2.4 En seguimiento a la presentación del Presidente del Consejo de la OACI en enero 2016, el Director Regional de la RO NACC presentó a la Reunión NACC/DGCA-C una explicación más clara y completa de las cuatro fases de la Estrategia NCLB para la RO NACC, como sigue:

- Fase I: Compromiso de nivel superior y mayor responsabilidad del Director General de incluir ministros y otros oficiales de gobierno con nivel superior que puedan influir en la voluntad política hacia el compromiso gubernamental para desarrollar y apoyar un sistema de aviación sustentable y en conformidad con la OACI
- Fase II: Recolección de inteligencia y plan estratégico, priorización por medio del análisis de información para asegurar que todas las deficiencias en todas las áreas del sistema de aviación del Estado sean identificadas y comunicadas a los Estados, y actualizadas como se requiera para el desarrollo de un plan de acción preciso, medible y contable que pueda ser decidido entre el Director Regional NACC de la OACI, México, el Director General y el ministro (si se requiere)
- Fase III: Implementación – Misiones de Asistencia Técnica (TEAM) NCLB – in situ para el inicio del desarrollo formal e implementación del plan de acción por los equipos técnicos. Esto incluye una videoconferencia mensual y visitas del lugar trimestralmente por los Especialistas regionales de la RO NACC de la OACI para asegurar el avance continuo
- Fase IV: Medición continua/Informes de vigilancia trimestrales entregados al Director General y al Director Regional de la OACI, México, a través del Punto de contacto (PoC) NCLB superior del Estado en cada especialidad y con los especialistas regionales NACC de la OACI, y un resumen semestral enviado al ministro sobre el estado de implementación de la Estrategia NCLB

2.5 Los Estados de las Regiones NAM/CAR han sido clasificados en una escala de tres prioridades de asistencia de acuerdo al porcentaje del riesgo de la EI de las SARPS, y compromiso, incluyendo las metas regionales establecidas en la *Declaración de Puerto España*, como sigue:

- a) Primera prioridad: Todos los Estados con % de EI por debajo del 70% -> Color ROJO
- b) Segunda prioridad: Todos los Estados con % de EI entre 70% y 80% -> Color AMARILLO
- c) Tercera prioridad: Todos los Estados con % de EI sobre el 80% -> Color VERDE

2.6 Los Estados de las Regiones NAM/CAR han recibido un resumen específico sobre la Estrategia NCLB (ver **Apéndice B**). Los resultados esperados de la Estrategia NCLB de la NACC son:

- Corto Plazo, 1 año – Desarrollo e inicio de la Estrategia NCLB NACC de la OACI
- Mediano Plazo, 2 años (para Diciembre 2016) – tener la Estrategia NCLB implementada en todos los Estados acreditados a la Oficina NACC
- Largo Plazo, 4 años – No más de 2 Estados debajo del 80% de EI

2.7 El éxito de la Estrategia NCLB depende de la participación y compromiso de los Estados de las Regiones NAM/CAR. En este sentido, es esencial que las Autoridades de Aviación Civil (CAA) designen a un PoC para mantener comunicación continua sobre las actividades y sobre los resultados logrados por el Estado.

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información contenida en esta Nota de estudio;
- b) alentar a los Estados a designar un PoC NCLB y notificar a la RO NACC de la OACI para la coordinación oportuna sobre las actividades NCLB;
- c) entregar información para actualizar los logros de las metas de la *Declaración de Puerto España*, incluidos en el Apéndice A a esta Nota de estudio;
- d) instar a los Estados a participar enérgicamente en las actividades regionales de la Estrategia NCLB, como se requiera; y
- e) recomendar otras acciones como se consideren necesarias.



Declaración de Puerto España

1. La Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5), celebrada en Puerto España, Trinidad y Tabago, del 28 al 30 abril de 2014, convocada por la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe de la OACI y que contó con la participación de funcionarios de alto nivel que representan a **22** Estados y **9** organizaciones internacionales:
2. Considerando que, en conformidad con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cada Estado contratante se compromete a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares en todos los aspectos en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;
3. Tomando nota de los objetivos que se desean alcanzar por medio del Plan Global de Seguridad Operacional y el Plan Global de Navegación Aérea recientemente aprobados por el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;
4. Teniendo en cuenta el papel fundamental que desempeña la aviación civil en el desarrollo socio-económico y de intercambio comercial para la integración regional;
5. Consciente que el crecimiento en el transporte aéreo continuará en la región y que incluirá eventos mundiales, que se desarrollarán en los próximos años que requieren de esfuerzos adicionales para mejorar aún más los indicadores de seguridad operacional de la aviación, eficiencia y seguridad de la aviación;
6. Consciente que el crecimiento del transporte aéreo plantea retos adicionales para la infraestructura tanto de aeropuertos como de la navegación aérea;
7. Consciente que para gestionar los procesos regionales tendientes a la implementación de mejoras operacionales en la navegación aérea, seguridad operacional y seguridad de la aviación, se requiere del establecimiento de indicadores y metas claros;
8. Reconociendo que las Regiones NAM/CAR han logrado implementar exitosamente mecanismos regionales de cooperación técnica adoptando un enfoque conjunto para la resolución de problemas de interés común;



— 2 —

9. Consciente que la armonización de normas y procedimientos a nivel regional facilitará un ambiente colaborativo entre los Estados garantizando niveles de seguridad operacional de las Regiones y el logro de metas conjuntas;
10. Consciente de que las mejoras operacionales regionales en la navegación aérea producen eficiencia y seguridad operacional, y que el retraso en un Estado puede afectar negativamente al resto de los Estados;
11. Consciente que los objetivos hasta ahora alcanzados en la seguridad operacional requieren de acciones concretas para su sostenimiento; y
12. Considerando la conclusión acordada durante la Primera Reunión de Directores de Seguridad Operacional y Navegación Aérea de la Región CAR (CAR/DCA/OPSAN/1) celebrada en la Oficina Regional NACC de la OACI en la Ciudad de México, México, del 18 al 19 de febrero de 2014.
13. La Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5) DECLARA su compromiso de alcanzar las siguientes metas:

Metas Regionales de Seguridad Operacional

1. Vigilancia de la Seguridad Operacional
 - Promedio del 80% de la Implementación Efectiva (EI) regional a más tardar en diciembre de 2016
 - Ningún Estado en la Región tendrá una EI del Elemento Crítico 3 del USOAP de la OACI (Personal de AAC) ni del Elemento Crítico 4 (Competencia de Inspectores) por debajo del 70% a más tardar en diciembre de 2016
2. Accidentes
 - Utilizando como referencia el año 2010, reducir el riesgo de mortalidad para accidentes en la Región CAR de la Parte 121 u operaciones similares de transporte aéreo comercial en un 50% a más tardar en el año 2020



— 3 —

3. Excursiones de Pista
 - Reducir el porcentaje regional de las excursiones de pista en un 20% usando la tasa regional (2007-2012) como referencia a más tardar en diciembre de 2016
4. Certificación de Aeródromos
 - 48% de los aeródromos internacionales a ser certificados en la Región CAR a más tardar en diciembre de 2016
5. Implementación del Programa Estatal de la Seguridad Operacional (SSP) y Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)
 - 60% de los Estados habrá implementado la Etapa 1 del SSP; aceptado los indicadores de la performance de la seguridad operacional relacionados con el SMS de los proveedores de servicios; y establecido un Nivel inicial aceptable de la performance de la seguridad operacional (ALoSP) a más tardar en diciembre de 2016
 - 60% de los proveedores de servicios habrá implementado la Etapa 1 de su SMS con un mínimo de procedimientos de gestión de riesgo funcional en la Etapa Reactiva a más tardar en diciembre de 2016

Metas Regionales de Navegación Aérea

1. Aproximación - Navegación basada en la Performance (PBN)
 - 80% de pistas con aproximación por instrumentos con Procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) con Navegación vertical barométrica Baro (VNAV) implementados por los proveedores de servicios y usuarios a más tardar en diciembre de 2016






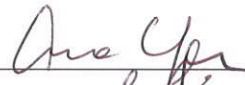

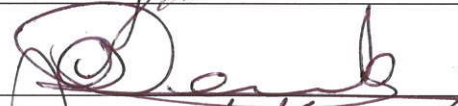





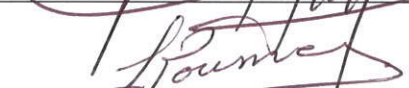


— 4 —

2. Organización de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM)
 - 100% de los Centros de control de área (ACC) dentro de las Regiones de información de vuelo (FIR) con medidas ATFM disponibles a más tardar en diciembre de 2018
3. Transición a la Gestión de la Información Aeronáutica (AIM)
 - 100% de los elementos requeridos de la Hoja de Ruta – Fase I de los Servicio de Información Aeronáutica (AIS) al AIM implementados por los Estados a más tardar en diciembre de 2016.
4. Coordinación/Transferencia Digital Tierra-Tierra
 - 50% de los ACC dentro de las FIR aplicables habrán implantado por lo menos una interfaz para usar Comunicaciones de datos entre instalaciones de servicios de tránsito aéreo (AIDC)/Intercambio directo de datos (OLDI) con los ACC vecinos a más tardar en diciembre de 2016
5. Beneficio del Medio Ambiente
 - Alcanzar una reducción regional de emisiones de CO₂ de 40,000 toneladas por año a través de la implementación de PBN a más tardar en diciembre de 2016

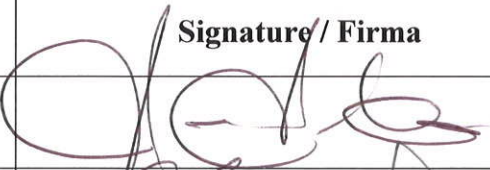
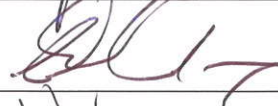



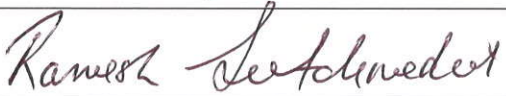
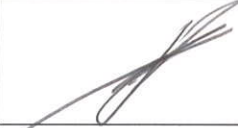

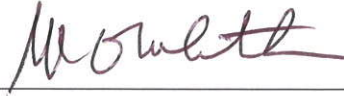

Firmada en Puerto España, Trinidad y Tabago, el 29 de abril de 2014.



State / Estado	Signature / Firma
Bahamas	
Barbados	
Belize / Belice	
Bermuda	
Canada / Canadá	
Costa Rica	
Cuba	
Curaçao / Curazao	
Dominican Republic / República Dominicana	
El Salvador	
France / Francia <i>for French Antilles / Antillas Francesas, Guadeloupe/Guadalupe, Martinique / Martinica, Saint Barthélemy / San Bartolomé and / y Saint Martin / San Martín</i>	 
Guatemala	
Haiti / Haití	



— 6 —

State / Estado	Signature / Firma
Honduras	
Jamaica	
Mexico / México	
Nicaragua	
Sint Maarten	
Trinidad and Tobago / Trinidad y Tabago	
Turks and Caicos Islands / Islas Turcas y Caicos	
United Kingdom / Reino Unido <i>for Anguilla; British Virgin Islands / Islas Vírgenes Británicas, Cayman Islands / Islas Caimanes and / y Montserrat</i>	
United States / Estados Unidos	
ECCAA <i>for Antigua and Barbuda / Antigua y Barbuda, Granada, Saint Kitts and Nevis / San Kitts y Nevis, Saint Lucia/Santa Lucía and / y Saint Vincent and the Grenadines / San Vicente y las Granadinas</i>	

APÉNDICE B

**OACI – NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS (NCLB)
ACTIVIDADES DE COLABORACIÓN REGIONAL**

Actividades en las Regiones Norte América y el Caribe (NAM/CAR) – La estrategia NCLB consiste de **cuatro fases principales:**

Fase I - Compromiso. Compromiso con el nivel de servicio entre el Director Regional NACC de la OACI, usted, como autoridad, y su Ministro correspondiente, así como con cualquier oficial superior de gobierno que pueda contribuir a apoyar a la Autoridad de Aviación Civil, y sus esfuerzos personales como líder del sistema de aviación de **Estado**.

Fase II - Recopilación y Análisis de datos. Se llevará a cabo una revisión completa de todos los datos de la OACI relacionados con los hallazgos y deficiencias en todas las áreas del sistema de aviación y la EI de las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) de la OACI. En esta fase recolectamos todos los datos disponibles y le enviamos una carta indicando las áreas en las que a su Estado le hace falta EI, y algunas recomendaciones y opciones de solución posibles. Al recibir estos datos, le solicitamos que su personal técnico los revise y que, en menos de tres semanas podamos tener una videoconferencia entre sus expertos técnicos y los nuestros para discutir cualquier desacuerdo que su personal pueda tener con el estado de EI que indicamos. Ésta será la oportunidad para que su personal suministre cualquier documentación que sirva como base para actualizar el estado de EI del Estado.

Una vez que los dos equipos técnicos acuerden el estado actual y basado en datos del cumplimiento de su Estado con las SARPs, le enviaremos otro informe. Este informe tendrá las recomendaciones, de esta Dirección Regional para usted, como líder del sistema de aviación de su Estado, acerca de las que consideramos que deben ser prioridades para lograr el cumplimiento con las SARPs de la OACI.

La expectativa es que usted y yo tengamos comunicaciones frontales y abiertas y que usted, como líder de aviación, también identifique cuáles considera, o necesita, que sean las prioridades, basado en todos los factores de su Estado.

En esta fase se coordinará con el Estado el programa de la visita del *NCLB TEAM*, incluyendo la logística de esta misión.

Fase III – Implementación – Visita NCLB TEAM in situ. En esta fase un equipo multidisciplinario de la OACI viajará para reunirse con su equipo y desarrollarán juntos un plan de acción del que nuestros equipos serán responsables del seguimiento y cumplimiento. El plan de acción, como mínimo, identificará el problema, la solución propuesta, quién será responsable del resultado esperado y cuál será el plazo para su finalización. Éste será un claro plan para el éxito, así como para identificar retos y puntos débiles para que trabajemos juntos en mitigarlos.

Desarrollo de informe. La Oficina Regional NACC de la OACI presentará dos semanas después la visita in-situ del *NCLB TEAM* a **Estado** un Plan de implementación detallado con las acciones/actividades requeridas. Se espera que **Estado** inicie las actividades de ejecución del Plan de implementación a corto y mediano plazo, a más tardar un mes después de la entrega del informe.

Fase IV - Monitoreo Continuo. La Oficina Regional NACC de la OACI, en coordinación con las partes involucradas, llevara a cabo un monitoreo de las actividades realizadas en todas las fases, a fin de medir la eficiencia de los resultados obtenidos y presentar un informe detallado a los Directores de Aviación Civil y la Secretaria General de la OACI, según sea requerido.

La Oficina Regional NACC de la OACI comprometerá personal para hacer visitas de asistencia de seguimiento y reuniones regularmente. Trabajaremos con usted para identificar asistencia externa cuando sea necesaria, fuentes de financiamiento y otras soluciones.

REGIÓN NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE (NACC)
IMPLEMENTACIÓN EFECTIVA (EI) %

De acuerdo con el porcentaje de Implementación Efectiva (%EI), los Estados de la Región NACC están divididos en tres categorías:

■	0%	≤	EI%	≤	70%
■	70%	<	EI%	≤	80%
■	80%	<	EI%	≤	100%

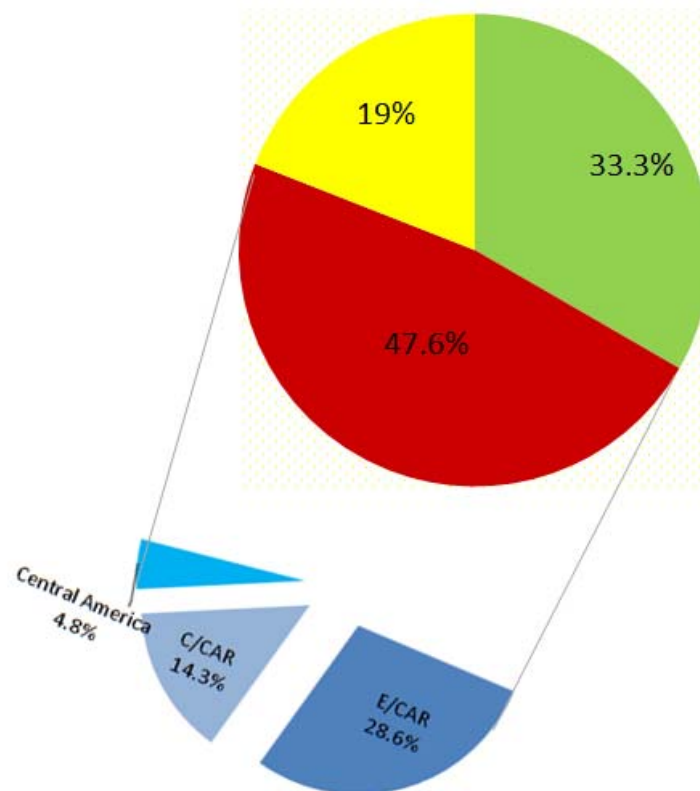
Como se muestra en la gráfica, en la Región NACC:

- **47.6%** de los Estados tienen un %EI menor al 70%
- **19%** de los Estados tienen un %EI entre 70% y 80%
- **33.3%** de los Estados tienen un %EI mayor al 80%

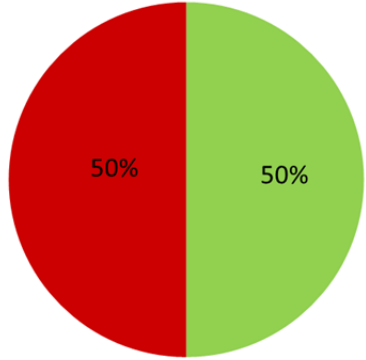
De los Estados en rojo:

- 28.6% Caribe Oriental (E/CAR)
- 14.3% Caribe Central (C/CAR)
- 4.8% Centroamérica

Estados de la Región NACC
Implementación Efectiva (EI) %

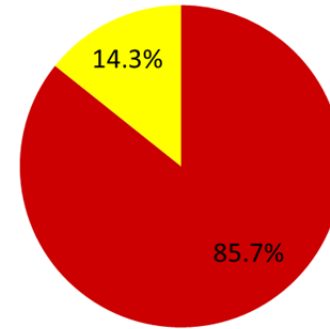


Caribe Central — C/CAR



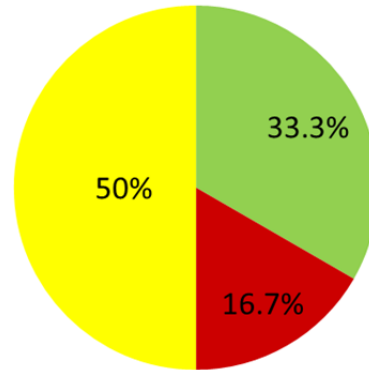
La mitad de los Estados en el Caribe Central tienen un %EI menor al 70%.

Caribe Oriental — E/CAR



85.7% de los Estados en el Caribe Oriental tienen un %EI menor al 70%.

Centroamérica



16.7% de los Estados en Centroamérica tienen un %EI menor al 70%.

- FIN -