





OACI

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

NACC/DCA

Rendición de Cuentas e Informe de Performance de la Oficina Regional NACC de la OACI a los Estados Miembros

Melvin Cintron

Director Regional, Oficina Regional NACC de la OACI



Cuestión 4 del orden del día - P/01

Octava Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/08)
Ottawa, Canadá, 31 de julio al 2 de agosto de 2018

E/CAR - Eastern Caribbean
Caribe Oriental

- Anguilla (UK)
Anguilla
- Antigua and Barbuda
Antigua y Barbuda
- Barbados
Barbados
- British Virgin Islands (UK)
Islas Virgenes 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 Lucia
- 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 Virgenes, 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
Haiti
- Jamaica
Jamaica
- Mexico
México
- Turks and Caicos Islands (UK)
Islas Turcas y Caicos
- United States
Estados Unidos

CA - Central America
Centroamérica

- Belize
Belize
- 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 (AAC)
- ✈ 44 Regiones de Información de Vuelo (FIR)
- ✈ 29 FIR en NAM
- ✈ 15 FIR en CAR

 ICAO UNITING AVIATION NO COUNTRY LEFT BEHIND 

Estamos trabajando con ahínco para garantizar que

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS

en materia de normas mundiales de aviación



Porque todos los Estados miembros de la OACI deberían tener acceso a los beneficios que se derivan de servicios de transporte aéreo seguros y fiables



✈ ¿Qué es la Campaña de la OACI NCLB?

Es la respuesta de la OACI a demasiados Estados que no alcanzaban los niveles esperados de Implementación Efectiva de las Normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI.

www.icao.int/about-icao/NCLB/Page

✈ ¿Cuál es la respuesta de la Oficina Regional NACC a la Campaña NCLB?

La implementación del Programa Sistémico de Asistencia (SAP) de la Oficina NACC.

 ICAO UNITING AVIATION NO COUNTRY LEFT BEHIND 

Estamos trabajando con ahínco para garantizar que

NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS

en materia de normas mundiales de aviación



Porque todos los Estados miembros de la OACI deberían tener acceso a los beneficios que se derivan de servicios de transporte aéreo seguros y fiables



✈ ¿Qué es la Programa Sistémico de Asistencia?

Es la estrategia de la Oficina Regional NACC que abarca las áreas principales de trabajo con el fin de asegurar los resultados esperados y el cumplimiento con las SARPS dentro de las Regiones NAM/CAR.



Seguridad Operacional



Servicios de Navegación Aérea





Certificación de Aeródromos



Seguridad de la Aviación

ICAO UNITING AVIATION NO COUNTRY LEFT BEHIND

✈ Elementos Principales del Programa Sistémico de Asistencia

Estamos trabajando con ahínco para garantizar que **NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS** en materia de normas mundiales de aviación

Porque todos los Estados miembros de la OACI deberían tener acceso a los beneficios que se derivan de servicios de transporte aéreo seguros y fiables

- Inició en febrero de 2015 como respuesta a la Campaña NCLB de la OACI**
- Asistir a los Estados en la implementación de las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) de la OACI**
- Promueve también los esfuerzos de la OACI en la resolución de las Preocupaciones significativas de seguridad operacional (SSC)**
- Permite a los Estados beneficiarse de las contribuciones socio-económicas de un transporte aéreo seguro y fiable**

ICAO UNITING AVIATION NO COUNTRY LEFT BEHIND




4 Fases del Programa Sistémico de Asistencia NACC

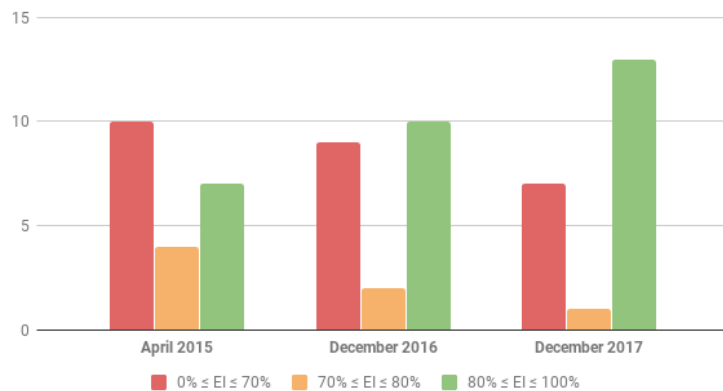
Compromiso Político Completado/ En proceso I	Recopilación y análisis de datos 100% de los Estados II	Desarrollo conjunto Estado/OACI del Plan de Acción 100% de los Estados* III	Implementación y monitoreo Objetivo 2018: 100% de los Estados IV	Seguimiento y sostenibilidad Objetivo 2019: 100% de los Estados V
<ul style="list-style-type: none"> ✈ Establecer una estrategia para implementar la iniciativa NCLB ✈ Contactar al Gobierno de Alto Nivel (Nivel ministerial) ✈ Cambio de paradigma en la metodología de asistencia (enfoque más personalizado) e involucramiento directo a nivel técnico ✈ Enfoque de solución de sistemas (enfoque de la causa de raíz) 	<ul style="list-style-type: none"> ✈ Analizar todos los datos de la OACI disponibles sobre las deficiencias de cada Estado NACC ✈ Notificar al Estado sus deficiencias y su estado de cumplimiento ✈ Comunicación mutua para acuerdos (Teleconferencias técnicas) 	<ul style="list-style-type: none"> ✈ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ✈ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ✈ Continuidad de la Fase IV ✈ Priorización de SSP, SMS y SeMS en los Planes de Acción ✈ Rastreo de la fortaleza institucional de las AA ✈ Mayor énfasis en la voluntad y el compromiso políticos ✈ Establecer el transporte aéreo en las agendas políticas de los Estados ✈ Involucrar a la OACI en reuniones regionales de alto nivel



Retos de áreas principales de deficiencias y Elementos Críticos (CE): AGA (CE-6), ANS (CE-4) y AIG (CE-5)

USOAP EI(%)		States	% Total
April 2015	0% ≤ EI ≤ 70%	10	47.62%
	70% ≤ EI ≤ 80%	4	19.05%
	80% ≤ EI ≤ 100%	7	33.33%
December 2016	0% ≤ EI ≤ 70%	9	42.86%
	70% ≤ EI ≤ 80%	2	9.52%
	80% ≤ EI ≤ 100%	10	47.62%
December 2017	0% ≤ EI ≤ 70%	7	33.33%
	70% ≤ EI ≤ 80%	1	4.76%
	80% ≤ EI ≤ 100%	13	61.90%

USOAP Effective Implementation (%) in NAM/CAR

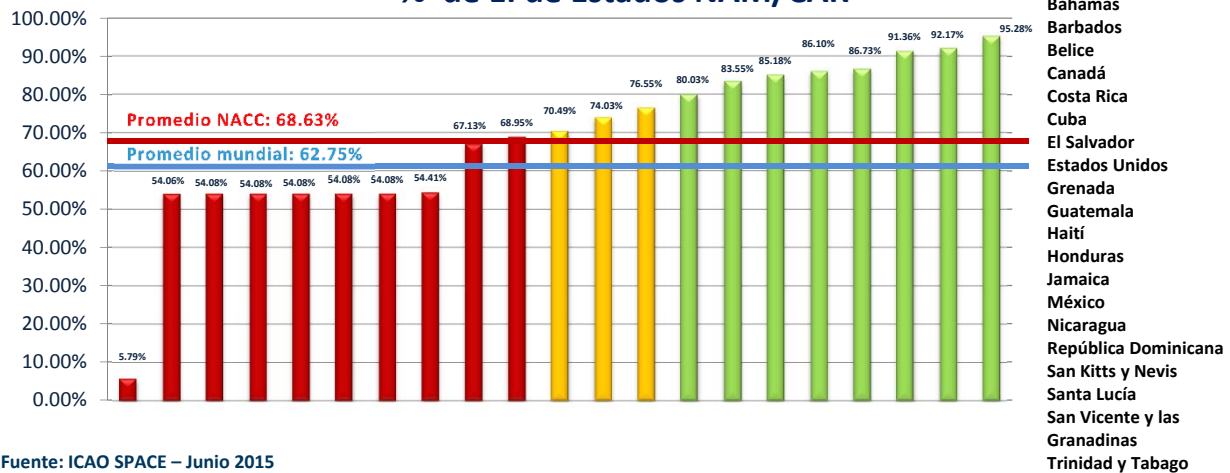


Después del SAP NACC, el número de Estados con EI ≥ 80% casi se duplicó



Estado de la Implementación Efectiva (EI) USOAP - 2015

% de EI de Estados NAM/CAR



Fuente: ICAO SPACE – Junio 2015

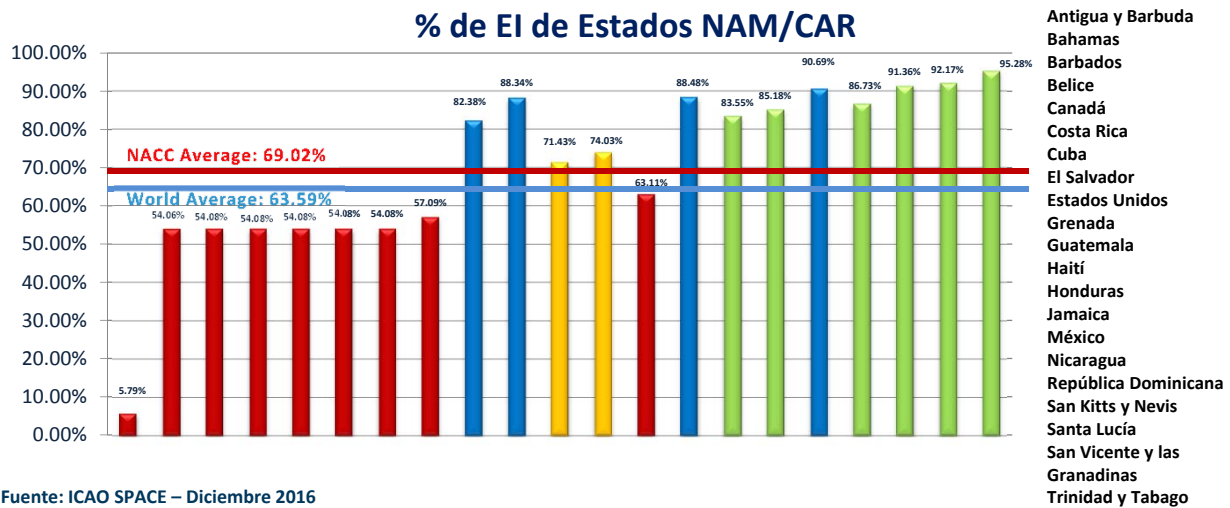


ICAO UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



Estado de la Implementación Efectiva (EI) USOAP - 2016

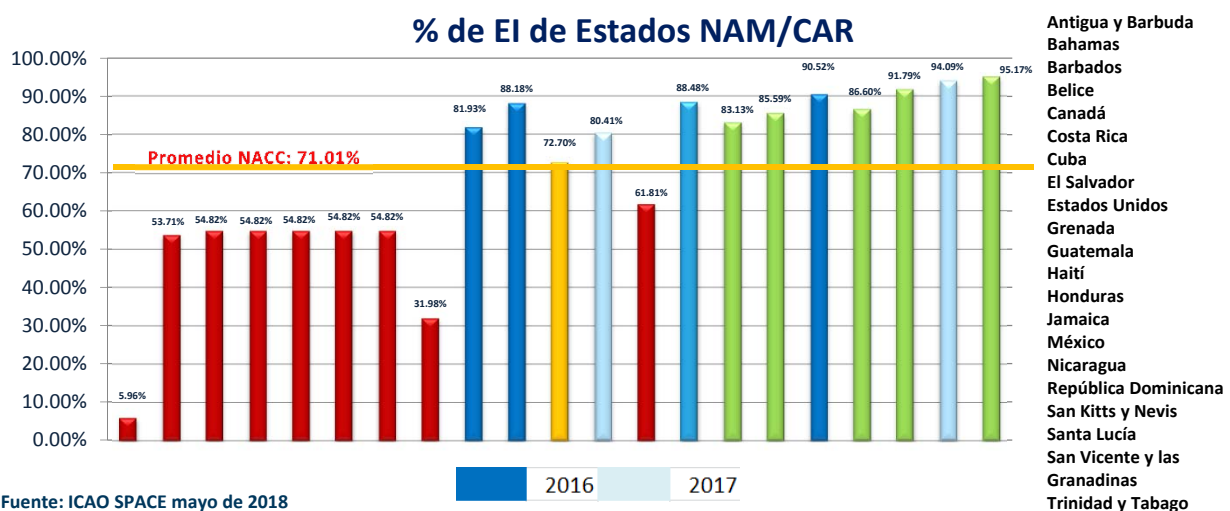


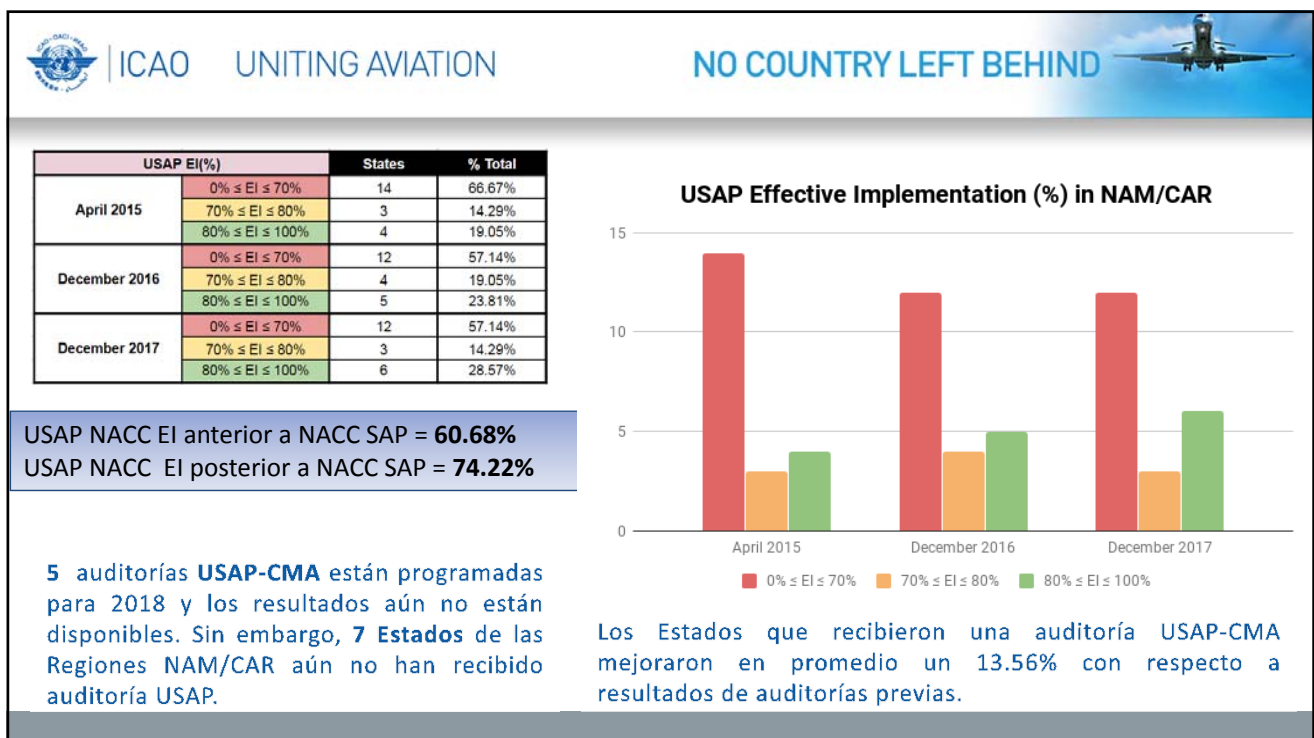
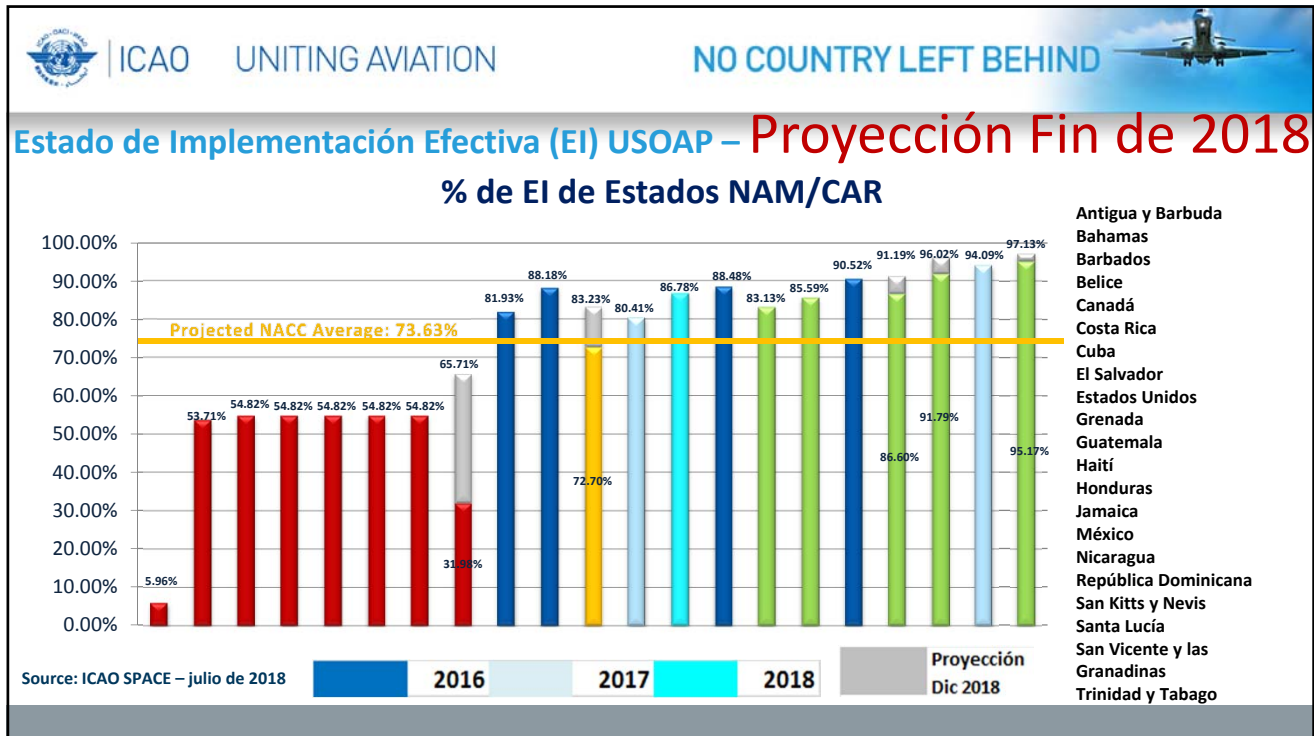
ICAO UNITING AVIATION

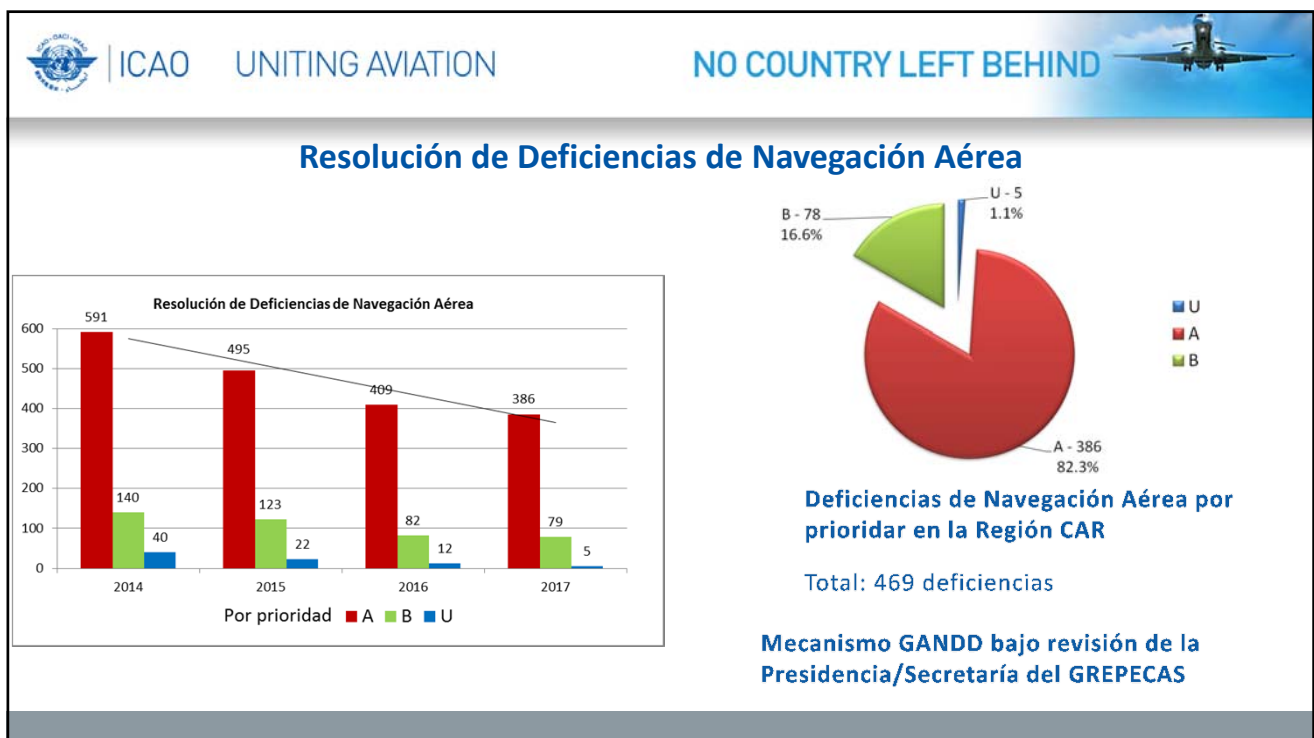
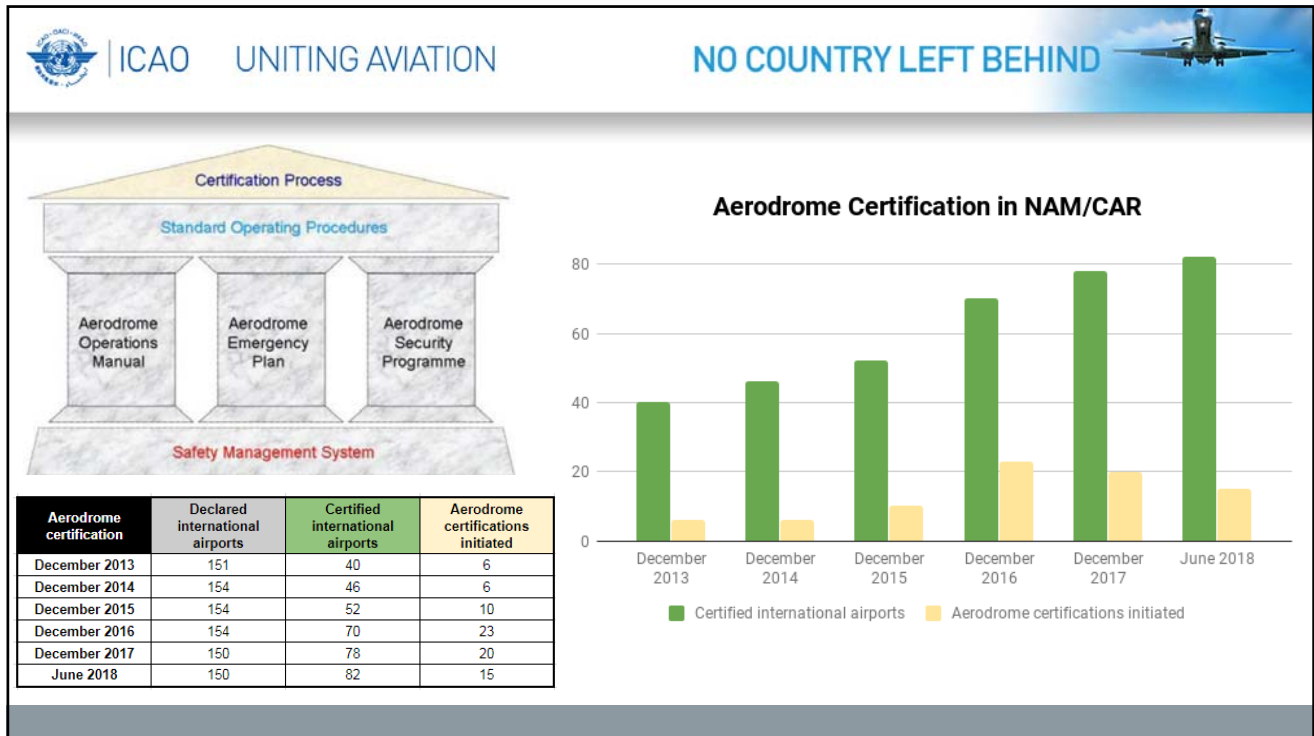
NO COUNTRY LEFT BEHIND



Estado de la Implementación Efectiva (EI) USOAP - 2017









Nivel de Performance – Año anterior en rojo

Se proyecta que los Estados del Caribe pendientes (EI ≤ 80%) tengan grandes avances en 2018

- La devastadora temporada de huracanes retrasó las acciones de asistencia y los resultados proyectados se posponen al menos un año.

Resolución del SSC y el SSeC

- 1 SSC y 1 SSeC abiertos
- Mitigación restringida implementada en ambos
- SSC mitigada con restricciones al operador
- Medidas para reducir el impacto del SSeC en un 90%

Desarrollo e Implementación de AIG que fue proyectado a formalizarse en 2017

- Trabajando con Centroamérica para el lanzamiento de Grupo Regional de Investigación de Accidentes Aéreos (GRIAA)
- Coordinación con TSB y otros para actividades comunes de asistencia en AIG
- Cursos de instrucción de ECCAIRS y AIG en proceso con la DGAC de México
- Contratación por la OACI de un experto en AIG: en proceso
- Planeación del nuevo RAIO C



Nivel de Performance – Año anterior en rojo

Creación de una Asociación Regional de Centros de Instrucción NAM/CAR


- Declaración de Intención sobre la Colaboración Regional en Instrucción
- MoU firmado durante la Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo NAM/CAR de los Centros de Instrucción de Aviación Civil (NAM/CAR/CATC/WG/4) del 6 al 8 de junio de 2018

Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) y Búsqueda y salvamento (SAR) han sido menores a lo que se había


- Avance más lento del esperado en ATFM y SAR
- Reuniones ATFM y SAR programadas para 2018

Enfoque en proporcionar mayor apoyo a los Territorios

- No hay suficientes recursos para asistir apropiadamente a los Territorios NAM/CAR

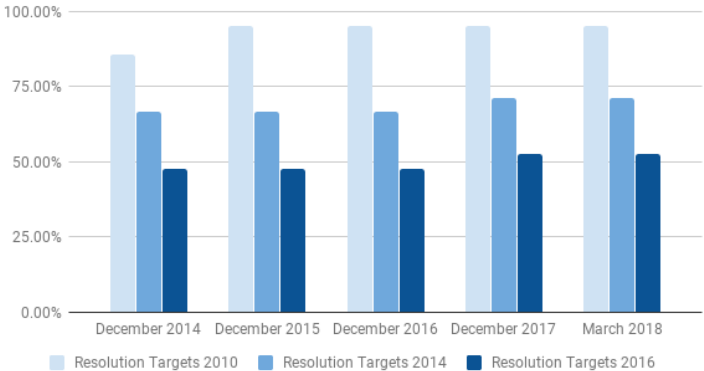


ICAO UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND 

- La implementación PBN es la **primera prioridad** de Navegación Aérea
- Actualmente **88.6%** del total de las pistas cumplen
- Las mayores deficiencias detectadas:
 - No hay un inspectorado formal de ANS
 - Establecimiento de un programa de vigilancia formal en todas las áreas ANS
 - Provisión de personal y capacitación al inspectorado ANS
 - Revisión de seguridad operacional en la disposición de ATS
 - Establecimiento de un proveedor de servicios SAR

PBN Implementation in NAM/CAR



Month	Resolution Targets 2010	Resolution Targets 2014	Resolution Targets 2016
December 2014	100.00%	~65.00%	~45.00%
December 2015	100.00%	~65.00%	~45.00%
December 2016	100.00%	~65.00%	~45.00%
December 2017	100.00%	~65.00%	~45.00%
March 2018	100.00%	~65.00%	~45.00%



ICAO UNITING AVIATION



NO COUNTRY LEFT BEHIND 



**PBN
IMPLEMENTATION**

ICAO can help tailor
a solution for your needs!

- A través del **Proyecto RLA/09/801 – Programa de Asistencia Multi-Regional para la Aviación Civil** la Oficina Regional NACC llevó a cabo un subproyecto para desarrollar e implementar un documento del concepto del espacio aéreo PBN para la Región CAR
- Principales resultados de la **3a Reunión OACI/IATA/CANSO** (2-6 de julio de 2018, Oficina Regional NACC de la OACI):
 - Trabajo continuo para fortalecer la estructura interregional de rutas Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)
 - Nueva red de rutas acordada con 34 iniciativas de optimización de rutas, 7 nuevas rutas agregadas y 3 rutas existentes borradas
 - Acuerdo de **separación longitudinal de 20 NM** en el tránsito aéreo transferido operando en las FIR CAR y en FIR SAM adyacentes
 - Seguimiento para apoyar la implementación


ICAO UNITING AVIATION **NO COUNTRY LEFT BEHIND** 

Planeación y Respuesta de Contingencias

Desde 2017, la Oficina Regional NACC de la OACI está desempeñando un papel proactivo para asistir a los Estados a enfrentar situaciones de contingencia, la mayoría relacionadas (pero no limitadas) a fenómenos naturales, como huracanes, inundaciones, terremotos, erupciones volcánicas, etc. que pueden amenazar las operaciones de transporte aéreo:

- ✈ Monitoreo constante de la Región de situaciones indeseadas, intentando establecer contacto con Puntos de Contacto (PoC) ANS
- ✈ Proporcionar resúmenes periódicos a la Sede de la OACI
- ✈ Establecer contacto directo con PoC en coordinación en tierra de vuelos de socorro, de ser requerido.

El principal reto identificado es que las FIR hayan planeado sus contingencias ATS individualmente. Entonces ¿qué podemos hacer?

- ✈ Es necesario atender a las situaciones de emergencia y contingencia desde una perspectiva regional.
- ✈ Desarrollar un Plan de Contingencia Regional CAR, que considere las principales amenazas que atacan periódicamente a la región para proporcionar pasos de coordinación regionales.
- ✈ Planear el establecimiento de un centro de coordinación regional para contingencias en la región.


ICAO SAFETY **NO COUNTRY LEFT BEHIND** 



Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RASG-PA)

<p>Objetivo</p> <p>Atiende temas de seguridad operacional desde una perspectiva regional</p> <p>Punto focal para mitigar los riesgos a nivel regional</p> <p>Emplea una metodología de análisis de riesgos consistente con requerimientos del Anexo 19/ SMS</p> <p>Proporciona mejoras medibles de seguridad operacional</p>	<p>Beneficios</p> <p>Programas conjuntos Estado/Industria de seguridad operacional que reducen la redundancia y ahorran recursos escasos</p> <p>Los resultados de RASG-PA pueden utilizarse para mejorar los programas/estrategias del Estado en seguridad operacional</p> <p>Fortalece asociaciones regionales</p> <p>Proporciona a los Estados análisis de datos de seguridad operacional en tiempo real</p> <p>Promueve el uso de Equipos de seguridad operacional de la aviación civil comercial (CAST) por el Estado</p>	<p>Líneas de Acción para la Mejora</p> <p>a) Esquema de comunicación</p> <p>b) Mejora del sitio web</p> <p>c) Enfoque de Gestión de Proyectos</p> <p>d) Visibilidad de resultados entregables</p>
---	--	--



ICAO UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



La Oficina Regional NACC de la OACI asumió la nueva Secretaría de GREPECAS

- Se eligió una nueva Presidencia del GREPECAS: República Dominicana
- La Oficina Regional NACC de la OACI asumió la Secretaría de GREPECAS, mientras que la Secretaría del RASG-PA fue asumida por la Oficina Regional SAM
- estudio de factibilidad para implementar una metodología de proyecto estándar para GREPECAS y RASG-PA
- Revisión de desempeño del GREPECAS liderada por la Presidencia:
 - plan de 4 años para revisión de desempeño
 - más integración de los proyectos CAR y SAM
 - enfoque estratégico y estricta Gestión de Proyectos
 - Programa/Proyecto orientado a resultados – Nuevos Proyectos



ICAO UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



PANORAMA DE LA PLANIFICACIÓN NACC

Programa Sistémico de Asistencia NACC: prioridades y metas USOAP

Estrategia Regional de Implementación SSP/SMS

Programa Sistémico de Asistencia NACC: prioridades y metas USAP

Actualizar metas, cronogramas y programas de trabajo RPBANIP-ANS

Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP)



Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)

Plan Global para la seguridad de la aviación (GASeP)

 ICAO UNITING AVIATION
 NO COUNTRY LEFT BEHIND 

2019 y Nuevo Plan del Trienio (2020 – 2022)

<p style="text-align: center;">Completar la métrica del 90% de los Estados Miembros en las Regiones NAM/CAR por arriba del 80%</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concentración en Barbados, los Estados ECCAA y Haití • Actividades de sostenibilidad • Asegurar un enfoque sistemático y desarrollo de un sistema • Gestión con base en el riesgo y análisis 	<p style="text-align: center;">Implementación del SSP</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementación SSP con base en enfoque regional y de niveles • Conciencia SM • Mejoras ATS SMS • Colaboración AIG 	<p style="text-align: center;">Desarrollo de la Navegación Aérea</p> <ul style="list-style-type: none"> • Metas y programas de trabajo ANS siguiendo las mejoras operacionales – RPBANIP/ANP Vol III • Sistemas de aeronave no tripulada (UAS)/Sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPA) • Cuestiones emergentes
---	---	--

 ICAO UNITING AVIATION
 NO COUNTRY LEFT BEHIND 

Actividades de Asistencia a los Estados NACC

ACTIVIDADES DE ASISTENCIA CONJUNTA

- Mejoras de Seguridad Operacional de los socios de seguridad del Reino Unido
- EASA – Proyecto para Latinoamérica
- FAA- Equipo de Seguridad Operacional de Pista (RST)/SMS/ANS Instrucción de inspectores/ ADS-B y AIDC eventos
- COCESNA/ CASSOS- Proyecto de Asistencia a Haití
- RASG-PA: Implementación del Grupo Cooperativo de Seguridad Operacional (CST)
- CARICOM- OACI: Actividades de desarrollo del transporte aéreo
- ALTA- OACI: Proyecto de armonización del marco normativo

ICAO | UNITING AVIATION NO COUNTRY LEFT BEHIND 

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

- ✈ Financiamiento de estudios para necesidades de equipo/infraestructura
- ✈ Estudio de certificación de aeródromos (Fondo para la Seguridad Operacional (SAFE))
- ✈ Proyectos potenciales para mejorar la infraestructura y el desarrollo de iniciativas regionales con distintas organizaciones internacionales y partes interesadas de la industria


AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL

















ICAO | ECONOMIC DEVELOPMENT NO COUNTRY LEFT BEHIND 

Impacto económico y social de la aviación

Cuando un pasajero/turista llega:

Toma un taxi
Proporciona trabajo al conductor del taxi



Proporciona trabajo a la persona que pone gasolina al taxi



Proporciona empleos a hoteles y su personal



Proporciona trabajo para el agricultor que tal vez nunca viaje en avión pero sus frutas y vegetales son consumidos por los turistas, etc.




Estimula el comercio











ICAO ECONOMIC DEVELOPMENT

NO COUNTRY LEFT BEHIND





62.7 MILLONES

de empleos apoyados por la aviación en el mundo

\$2.7 BILLONES

Impacto de la aviación a nivel mundial

3.5%

del PBN mundial apoyado por la aviación

1402

aerolíneas comerciales

3883

aeropuertos

Beyond the industry
Aviation's global employment and GDP impact, 2014*

Category	Value
Aviation direct	9.9 million
Indirect	11.2 million
Induced	5.2 million
Total	62.7 million

División del tránsito regional

Region	Percentage
Asia-Pacific	33%
Europe	26%
North America	25%
Latin America & Caribbean	8%
Middle East	5%
Africa	3%

\$2.7 trillion
GDP impact

Category	Value
Aviation direct	\$664.4 billion
Indirect	\$761.4 billion
Induced	\$355 billion
Tourism catalytic	\$892.4 billion
Total	\$2.7 trillion



ICAO UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND





THANK YOU!