



**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 en las Regiones NAM/CAR desde 1957

“Mejora del Sistema de Transporte Aéreo de los Estados y Colaboración Regional”

NACC/DCA/7 – P/01



## **Campaña OACI Ningún País se Queda Atrás (NCLB): Estrategia de Asistencia Regional NACC**
















### **Rendición de Cuentas e Informe de Desempeño de la Oficina Regional NACC de la OACI a los Estados Miembros**

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




**NACC/DCA/7**

Washington, D. C., Estados Unidos, 19 al 21 de septiembre de 2017

 **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 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 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  
Haiti
-  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 aplicar 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.

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





## ESTADO DE LA REGIÓN 2015

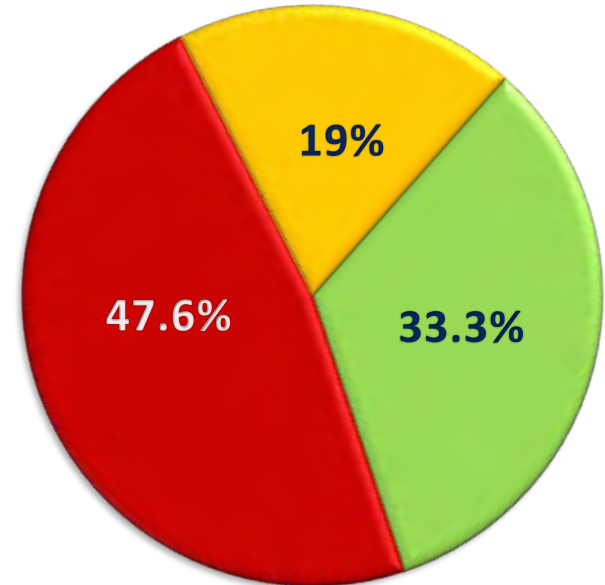
### Estado de Implementación Efectiva (EI) % Regional NACC

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

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

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

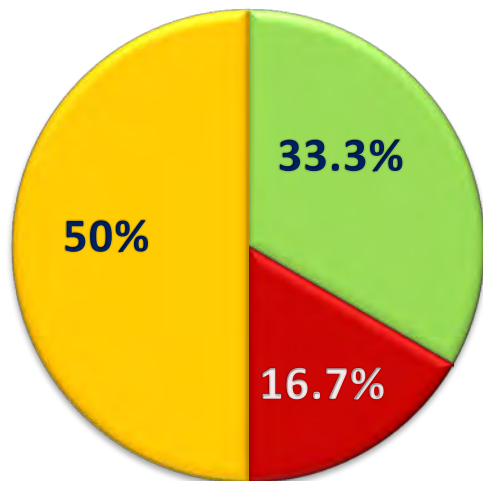
$80\% < EI\% \leq 100\%$



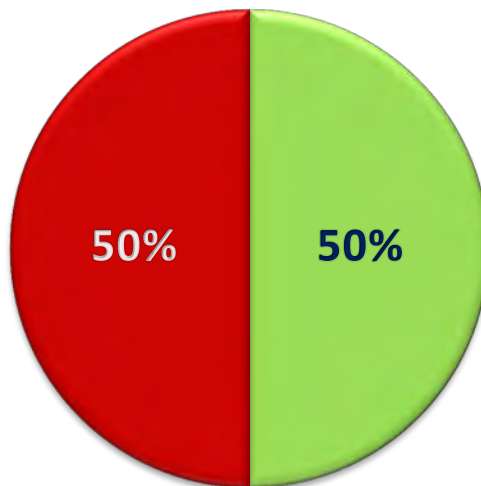


## ESTADO DE LAS SUB-REGIONES 2015

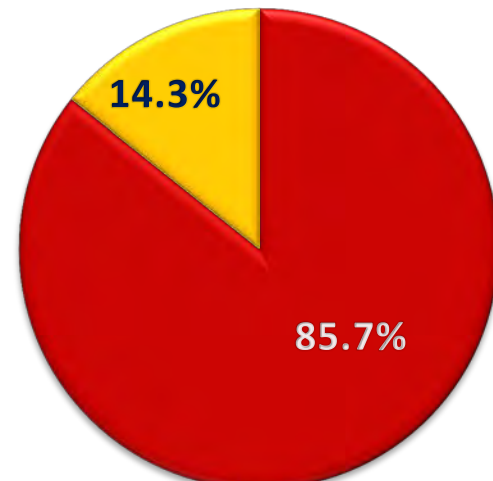
**16.7%** de los Estados en  
Centroamérica tienen una  
EI% **inferior a 70%**  
Centroamérica



**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 de Mayor Deficiencia y Retos de Elementos Críticos:**

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

**AGA**

Cualificación e instrucción del personal técnico (CE-4)

**ANS**

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

**AIG**



ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



## Díganos...



¿Cuáles son sus retos?

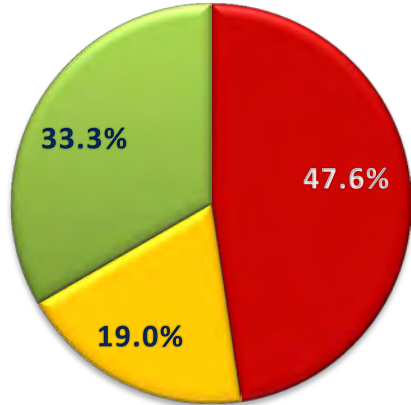
¿Cuáles son sus soluciones?

focus on  
 problems  
 solutions

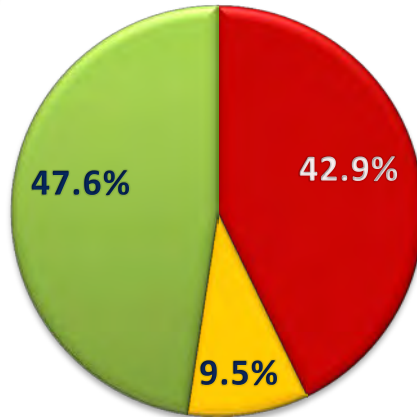


# Pronóstico del avance de la EI de NACC

2015

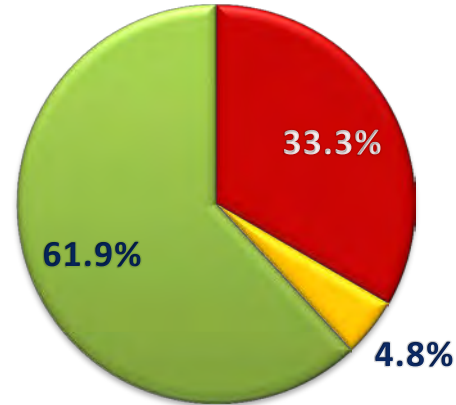


2016



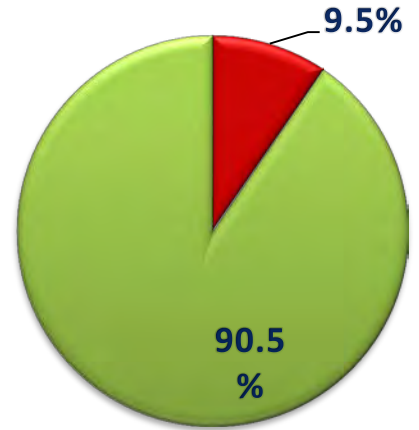
META ALCANZADA

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

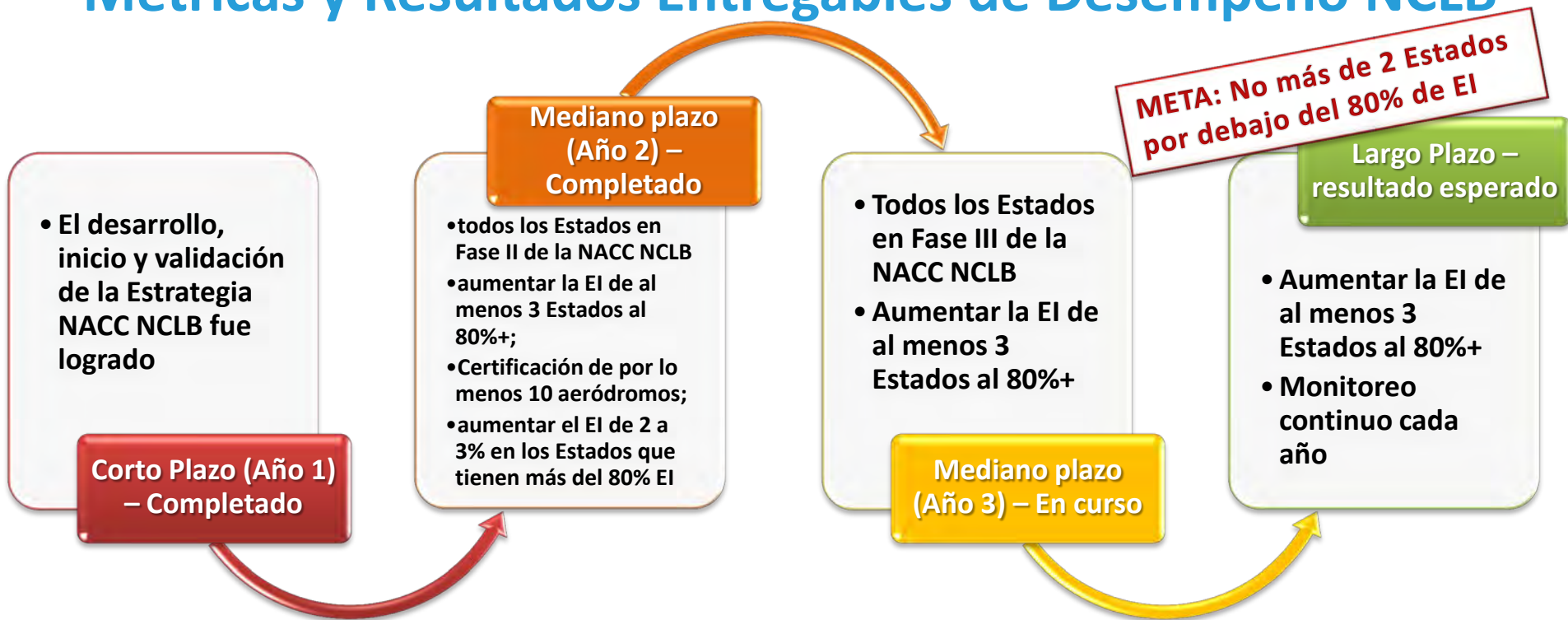
76% de los  
Estados

- ✈ 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





# Nivel de Desempeño Deseado **No Alcanzado**

Se proyectó que los Estados del Caribe pendientes (EI  $\leq$  80%) tuvieran avances significativos que aseguraran un USOAP EI del 80% en las Auditorías de 2018

- Debido a los recientes retos provocados por los huracanes challenges no será posible alcanzar el nivel esperado a finales de 2017

Resolución del SSC y SSeC

- Aún sin resolver

Desarrollo e implementación de AIG que se proyectó sería formalizada en 2017

- Ha sido iniciada pero no será completada como se proyectó



# Desired Performance Level **Not Achieved**

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

- No está en camino de realizarse como se programó para 2017

**Los avances en PBN, ATFM y SAR han sido menores a lo que se había proyectado**

- El detalle se presenta en la siguiente diapositiva

**Enfoque en proporcionar mayor apoyo a los Territorios**

- No hubo suficiente tiempo durante la Fase Inicial de la Estrategia NCLB



# ¿Qué no ha sido implementado en las Regiones en Servicios de Navegación Aérea? ¿Por qué?

## PBN

Falta de un Especialista ATM dedicado tiempo completo a este tema

## ATFM

La Oficina Regional NACC no reconoció/  
adaptó una estrategia de implementación para la situación

## SAR

El establecimiento del sistema de vigilancia SAR fue mal abordado por la Oficina Regional NACC

Falta de compromiso de los Estados



ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



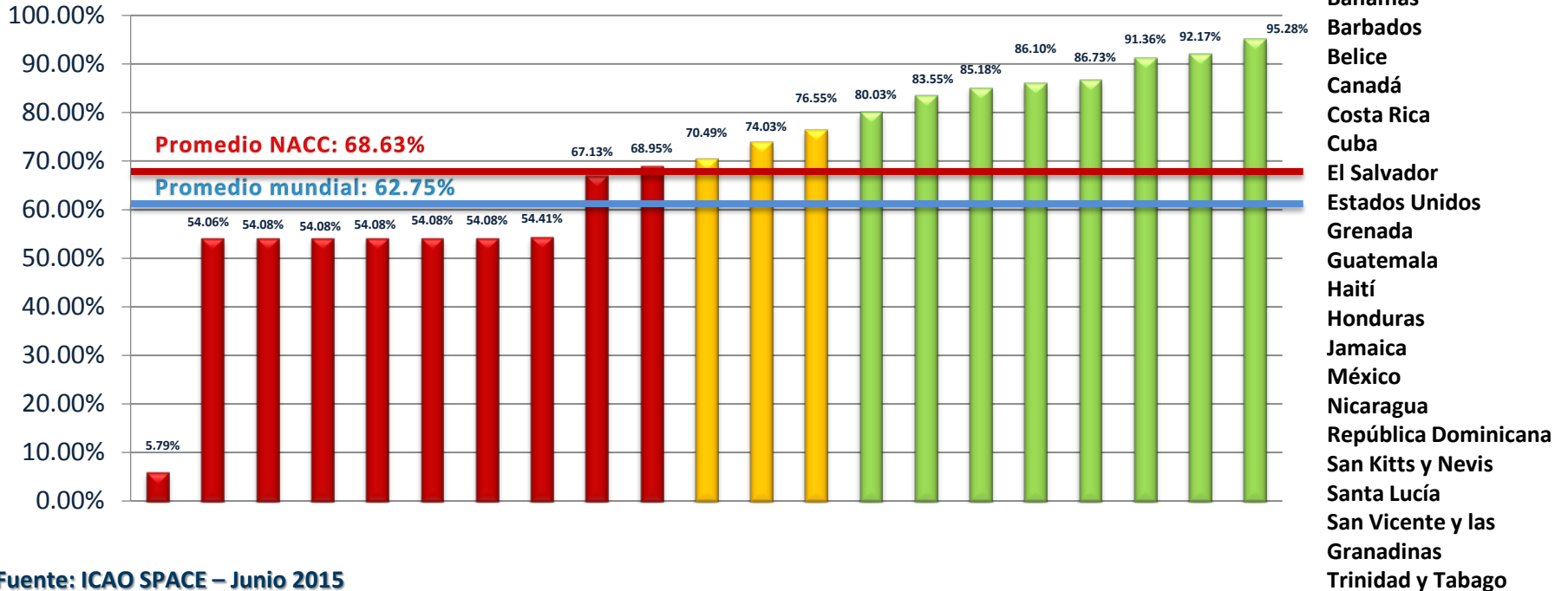
# Informe de Desempeño y Rendición de Cuentas de la Oficina Regional NACC de la OACI





# Estado de la Implementación Efectiva (EI) USOAP - 2015

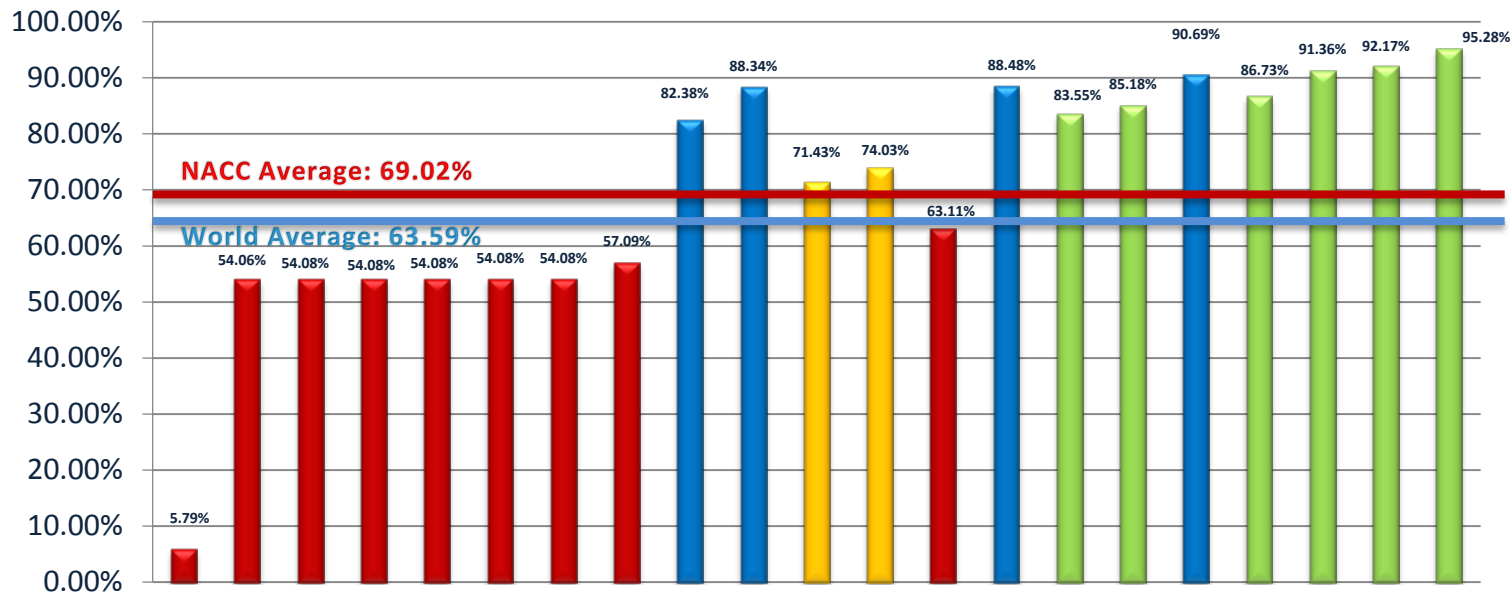
## Implementación Efectiva (EI) % de Estados NAM/CAR





# Estado de la Implementación Efectiva (EI) USOAP - 2016

## Implementación Efectiva (EI) % de Estados NAM/CAR



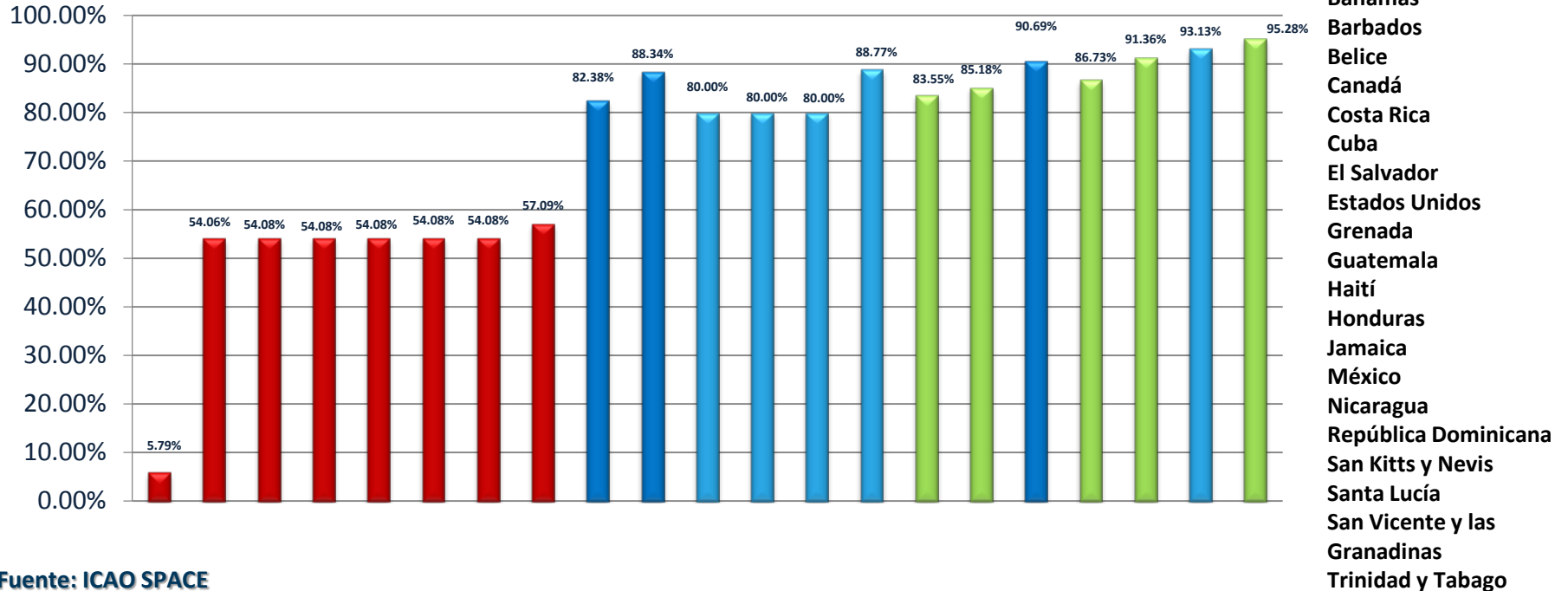
- Antigua y Barbuda
- Bahamas
- Barbados
- Belize
- Canadá
- Costa Rica
- Cuba
- El Salvador
- Estados Unidos
- Grenada
- Guatemala
- Haití
- Honduras
- Jamaica
- México
- Nicaragua
- República Dominicana
- San Kitts y Nevis
- Santa Lucía
- San Vicente y las Granadinas
- Trinidad y Tabago





## Estado de la Implementación Efectiva (EI) USOAP - 2017

### Implementación Efectiva (EI) % de Estados NAM/CAR



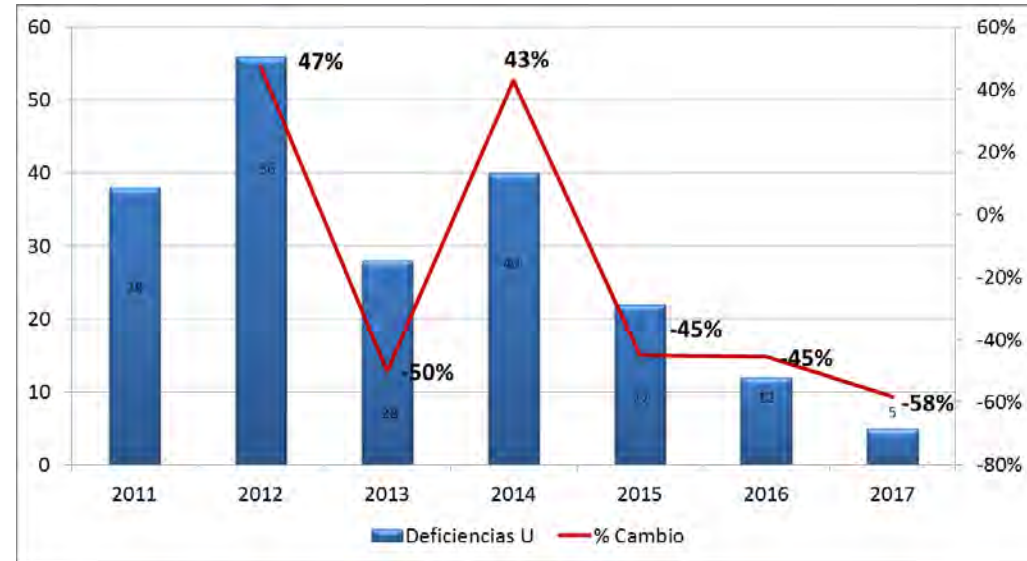


# Resolución Anual de Deficiencias de Navegación Aérea

## Deficiencias vigentes en la Región CAR

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

## % de Resolución de Deficiencias Prioridad U

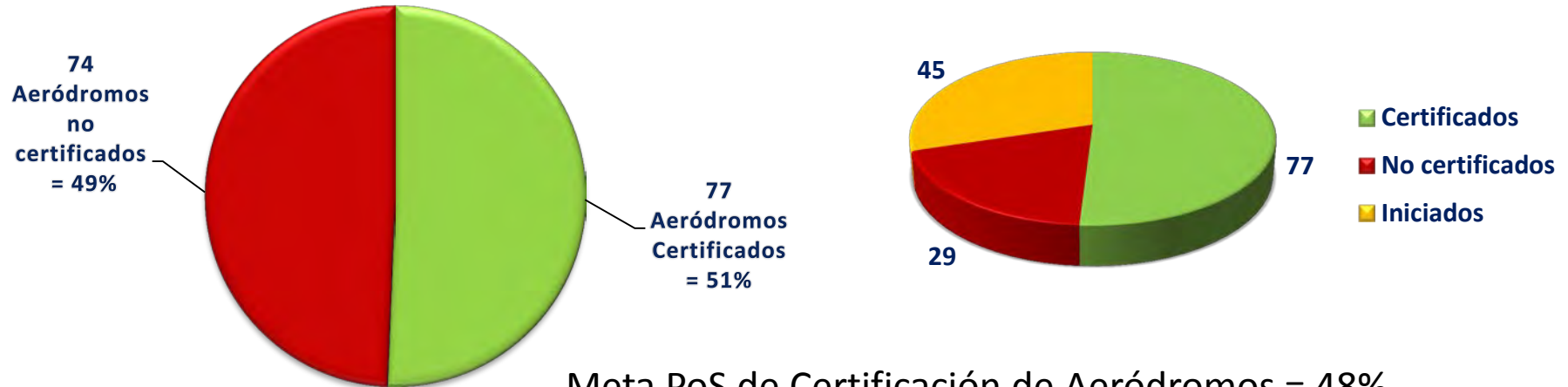




## Estado de la Certificación de Aeródromos en la Región CAR

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

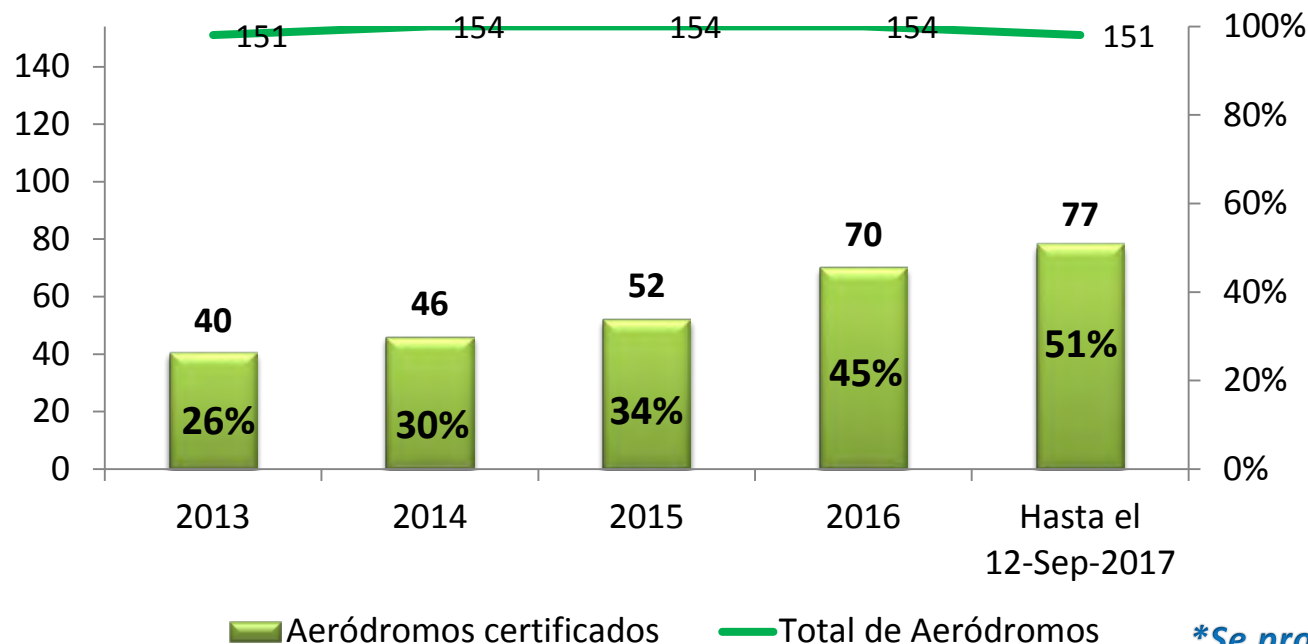
### 151 aeródromos internacionales en la Región CAR



Meta PoS de Certificación de Aeródromos = 48%



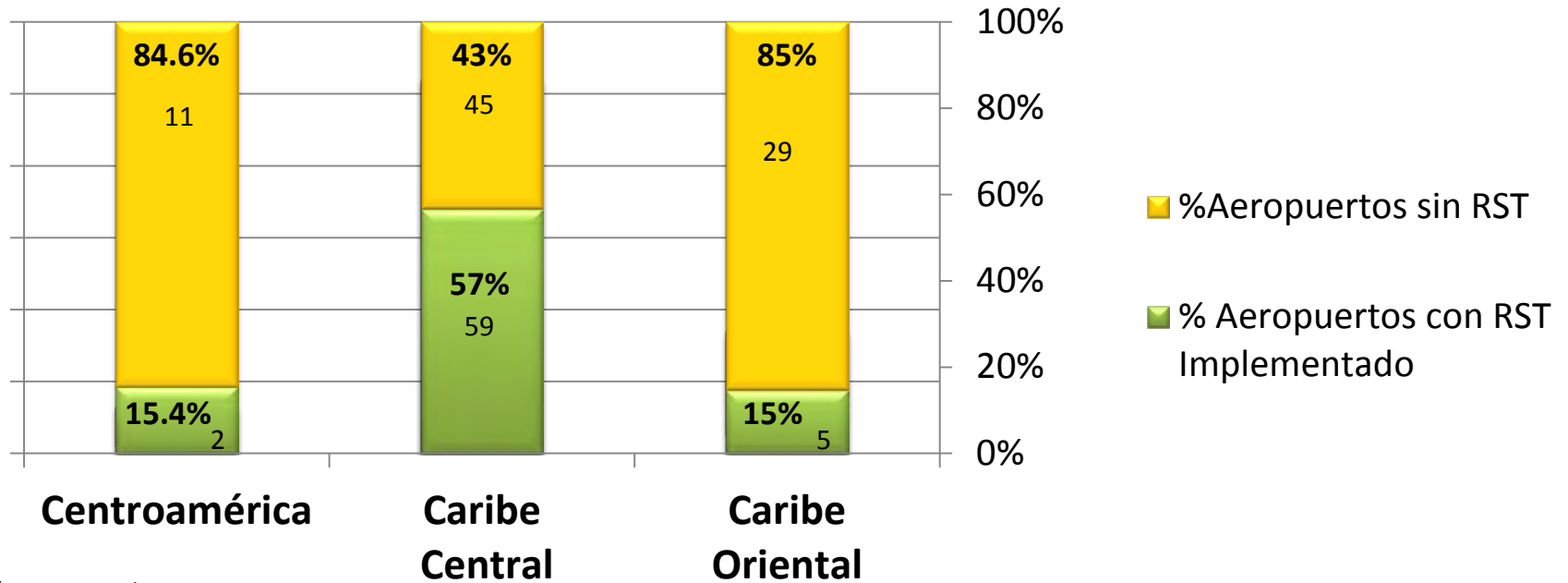
## Estado de la Certificación de Aeródromos en la Región CAR



*\*Se proyectan 85 certificados para finales de 2017, hasta el momento 7 han sido certificados (77)*



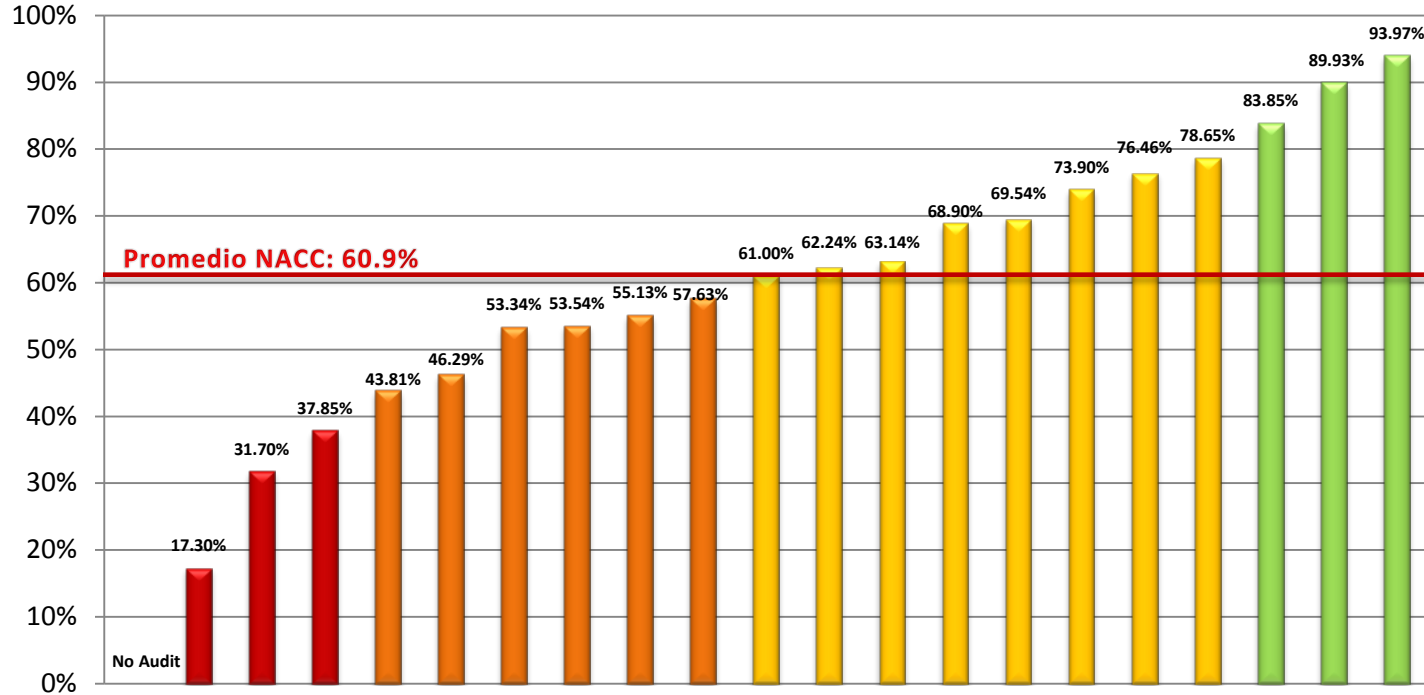
## Estado de Implementación de Equipo de Seguridad Operacional de Pista (RST) en la Región CAR





## 2º Ciclo USAP USAP Estado de la Implementación efectiva (EI) – junio 2013

### Implementación Efectiva (EI) % de Estados NAM/CAR

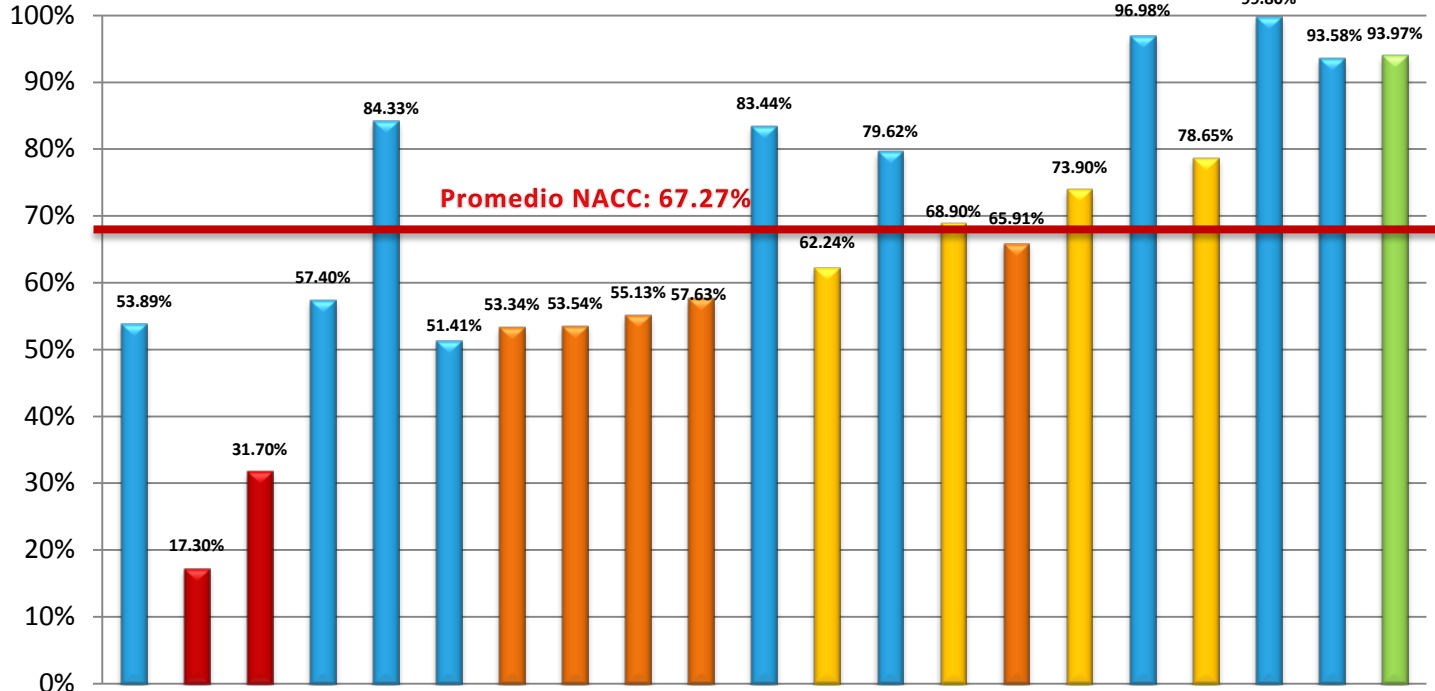


- Antigua y Barbuda
- Bahamas
- Barbados
- Belice
- Canadá
- Costa Rica
- Cuba
- El Salvador
- Estados Unidos
- Grenada
- Guatemala
- Haití
- Honduras
- Jamaica
- México
- Nicaragua
- República Dominicana
- San Kitts y Nevis
- Santa Lucía
- San Vicente y las Granadinas
- Trinidad y Tabago



### 2º Ciclo USAP USAP Estado de la Implementación efectiva (EI) – marzo 2017

### Implementación Efectiva (EI) % de Estados NAM/CAR



- Antigua y Barbuda
- Bahamas
- Barbados
- Belice
- Canadá
- Costa Rica
- Cuba
- El Salvador
- Estados Unidos
- Grenada
- Guatemala
- Haití
- Honduras
- Jamaica
- México
- Nicaragua
- República Dominicana
- San Kitts y Nevis
- Santa Lucía
- San Vicente y las Granadinas
- Trinidad y Tabago



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

- ✈ Estudios para necesidades de equipo/infraestructura
- ✈ Estudio de 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



# Reunión de Coordinadores nacionales de supervisión continua (NCCM)

## ✈ Objetivo:

- ✈ Con el fin de mejorar la EI USOAP, un grupo de colaboración se ha iniciado
- ✈ Revisar el avance de las Preguntas de Protocolo (PQ) del USOAP-CMA y los CAP, proporcionar orientación del manejo del Marco en Línea (OLF) e identificar soluciones y maneras de mejorar la EI



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



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



## Objetivo

Atiende temas de seguridad operacional desde una perspectiva regional

Punto focal para mitigar los riesgos a nivel regional

Emplea una metodología de análisis de riesgos consistente con el Anexo 19/requerimientos SMS

Proporciona mejoras medibles de seguridad operacional

## Beneficios

Programas conjuntos Estado/Industria de seguridad operacional que reducen la redundancia y ahorran recursos escasos

Los resultados de RASG-PA pueden utilizarse para mejorar los programas/estrategias del Estado en seguridad operacional

Fortalece asociaciones regionales

Proporciona a los Estados análisis de datos de seguridad operacional en tiempo real

Promueve el uso de Equipos de seguridad operacional de la aviación civil comercial (CAST) por el Estado



# Investigación de Accidentes (AIG)



AIG es una de las áreas más deficientes como lo muestran los resultados de las auditorías



Afecta a la mayoría de los Estados Miembros en nuestra Región



¿Por qué?

- El costo de tener especialistas y equipo que cumplan con las SARPS de la OACI no es alcanzable por muchos Estados



Un grupo de investigación de accidentes no puede reemplazar la responsabilidad soberana de los Estados en AIG, pero complementaria y mejoraría su capacidad y habilidad para cumplir con los requerimientos de la OACI



ICAO

SAFETY

NO COUNTRY LEFT BEHIND



# ¿Qué estamos haciendo?

## Grupo Regional de Investigación de Accidentes Aéreos (GRIAA)

Iniciativa RAIO en Centroamérica, que ha asistido a los Estados de Centroamérica en la investigación de accidentes

Proporciona instrucción y orientación AIG

Actualmente obteniendo financiamiento

La Oficina Regional NACC de la OACI está contactando al contacto principal para la implementación de esta iniciativa

Otras acciones en curso

## Organización Regional de investigación de accidentes e incidentes para el Caribe (CARAIO)

Iniciativa RAIO para la Región CAR

El financiamiento es obtenido del Fondo para la Seguridad Operacional (SAFE) de la OACI

Apoiado por CASSOS, COCESNA/ACSA y OACI

Proyecto RLA/09/801 – Programa de Asistencia Multi-Regional para la Aviación Civil (MCAAP)



ICAO

ECONOMIC DEVELOPMENT

NO COUNTRY LEFT BEHIND



# Impacto económico y social de la Aviación en las Regiones NAM/CAR

## El papel de la industria de la aviación en la región

- Crea empleos directos e indirectos
- Apoya al turismo y los negocios locales
- Estimula la inversión extranjera y el comercio internacional
- Contribuye al desarrollo sustentable
- Ayuda a mejorar los estándares de vida y paliar la pobreza
- Apoya comunidades pequeñas y remotas
- Facilita la entrega de ayuda de emergencia y humanitaria





## La aviación se ha convertido en:

- Un catalizador del desarrollo económico
- Un motor vital del crecimiento mundial socio-económico
- Uno de los mayores contribuidores al progreso de la sociedad moderna.

**Los países colocan hoy en día a la aviación en el centro de su desarrollo nacional**



La aviación crea un acceso rentable a los mercados globales a través del mundo y destinos a comunidades pequeñas y rurales



La aviación desplaza actualmente más del 80 % de los turistas a pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID)



70% de las empresas consideran a los servicios aéreos críticos para los viajes de negocios (Fuente: ATAG, "The Economic & Social benefits of air transport " 2014)





## Beneficios económicos de la aviación en Latinoamérica

### Contribuciones económicas directas del sector de la aviación

**806.0 mil**

**Empleos directos** apoyados en la aviación regionalmente

**\$40 mil millones**

**Impacto económico regional directo**

Fuente: **OACI**

### Contribución económica directa, indirecta, inducida y al turismo del sector de la aviación

**5.2 millones**

De empleos apoyados por la aviación regionalmente

**\$167 mil millones**

Impacto económico regional







# Consideraciones Económicas

Dentro de los Estados de Islas

- El transporte aéreo provee 1.7 millones de empleos y
- \$37 billones en GDP

Se insta a los Directores Generales a involucrar a los Ministros (Turismo, Comercio, Finanzas) para transmitirles la importancia de la aviación. Por ejemplo:

- La aviación tiene un multiplicador económico de 3-5
- Si tiene maestros a quienes pagar y bebés a los que alimentar, es importante considerar esto



# Multiplicador de Aviación para el Desarrollo Sostenible

## Cuando un pasajero/turista llega:

Toma un taxi  
Da trabajo al conductor del taxi



Da trabajo a la persona que pone gasolina al taxi



Da empleos para hoteles



Da 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



# Aviación civil y su impacto económico

Considerando estos datos y con base en estos beneficios socioeconómicos reales que la aviación proporciona...

**¿A cuántos maestros puede pagarles?**

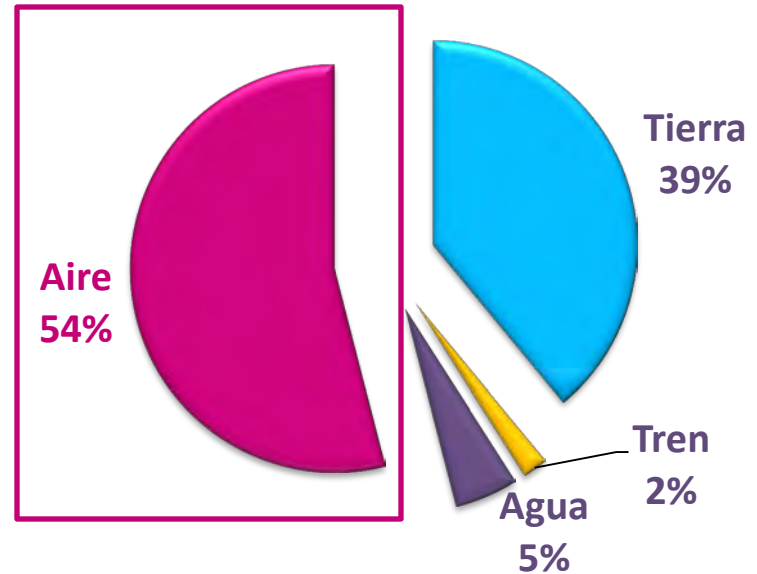
**¿Cuántos bebés más puede alimentar?**



# Más de la mitad de los turistas internacionales llegan por aire

## Turismo entrante por medio de transporte en 2014

- ✈ La expansión turística depende fuertemente del transporte aéreo, proporcionando importantes beneficios económicos para cualquiera involucrado en la cadena de valor del turismo
- ✈ Políticas sectoriales separadas de transporte aéreo y turismo producen una desconexión fundamental y frecuentemente conflictiva, la cual constituye una limitación severa en el desarrollo de viajes y turismo
- ✈ El número mostrado en la gráfica podría aumentar hasta 90% para Islas Estados/Territorios



*Source: World Tourism Organization (UNWTO)*



¿Preguntas?

¡Muchas gracias!