



OACI

**NACC/DCA**

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

# 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**

 **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 (AAC)**

 **44 Regiones de Información de Vuelo (FIR)**

 **29 FIR en NAM**

 **15 FIR en CAR**



ICAO

UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



## ✈ ¿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](http://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



## ✈ ¿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.

Estamos trabajando con ahínco para garantizar que

# NINGÚN PAÍS SE QUEDE ATRÁS

en materia de normas mundiales de aviación

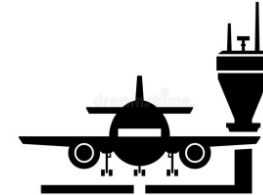
Porque todos los Estados miembros de la OACI deberían tener acceso a los beneficios que se derivan de servicios de transporte aéreo seguros y fiables



**Seguridad Operacional**



**Servicios de Navegación Aérea**



**Certificación de Aeródromos**



**Seguridad de la Aviación**



## ✈ Elementos Principales del Programa Sistémico de Asistencia



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



# 4 Fases del Programa Sistémico de Asistencia NACC

<b>Compromiso Político</b>  <b>Completado/ En proceso</b> <span style="font-size: 2em; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; display: inline-block;">I</span>	<b>Recopilación y análisis de datos</b>  <b>100% de los Estados</b> <span style="font-size: 2em; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; display: inline-block;">II</span>	<b>Desarrollo conjunto Estado/OACI del Plan de Acción</b>  <b>100% de los Estados*</b> <span style="font-size: 2em; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; display: inline-block;">III</span>	<b>Implementación y monitoreo</b>  <b>Objetivo 2018 100% de los Estados</b> <span style="font-size: 2em; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; display: inline-block;">IV</span>	<b>Seguimiento y sostenibilidad</b>  <b>Objetivo 2019: 100% de los Estados</b> <span style="font-size: 2em; border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; display: inline-block;">V</span>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✈ Establecer una estrategia para implementar la iniciativa NCLB</li> <li>✈ Contactar al Gobierno de Alto Nivel (Nivel ministerial)</li> <li>✈ Cambio de paradigma en la metodología de asistencia (enfoque más personalizado) e involucramiento directo a nivel técnico</li> <li>✈ Enfoque de solución de sistemas (enfoque de la causa de raíz)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✈ Analizar todos los datos de la OACI disponibles sobre las deficiencias de cada Estado NACC</li> <li>✈ Notificar al Estado sus deficiencias y su estado de cumplimiento</li> <li>✈ Comunicación mutua para acuerdos (Teleconferencias técnicas)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✈ Visitas Multidisciplinarias NCLB de la OACI o de Alto Nivel – algunos Estados no necesitaron una visita</li> <li>✈ Desarrollo en conjunto de un plan de implementación de acción                             <ul style="list-style-type: none"> <li>✈ ¿Quién?</li> <li>✈ ¿Qué?</li> <li>✈ ¿Cuándo?</li> </ul> </li> <li>✈ Acuerdo de prioridades del Plan de Acción del Estado a nivel de Director General y Regional</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✈ Teleconferencia mensual entre los equipos técnicos de la Oficina NACC y AAC</li> <li>✈ Videoconferencia trimestral para informar a RD y DG/Ministro</li> <li>✈ Informe anual de avance de la implementación</li> <li>✈ Revisión continua y ajuste del plan de acción con base en los resultados de la auditoría</li> <li>✈ RD logra compromiso de instituciones financieras</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✈ Continuidad de la Fase IV</li> <li>✈ Priorización de SSP, SMS y SeMS en los Planes de Acción</li> <li>✈ Rastreo de la fortaleza institucional de las AA</li> <li>✈ Mayor énfasis en la voluntad y el compromiso políticos</li> <li>✈ Establecer el transporte aéreo en las agendas políticas de los Estados</li> <li>✈ Involucrar a la OACI en reuniones regionales de alto nivel</li> </ul>

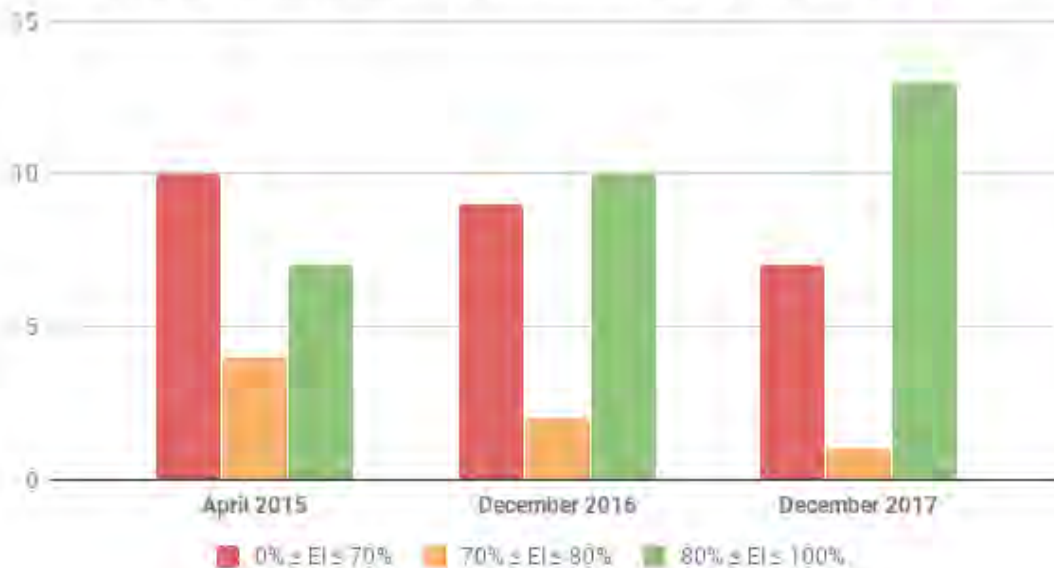


Retos de áreas principales de deficiencias y Elementos Críticos (CE): **AGA (CE-6), ANS (CE-4) y AIG (CE-5)**

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%

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

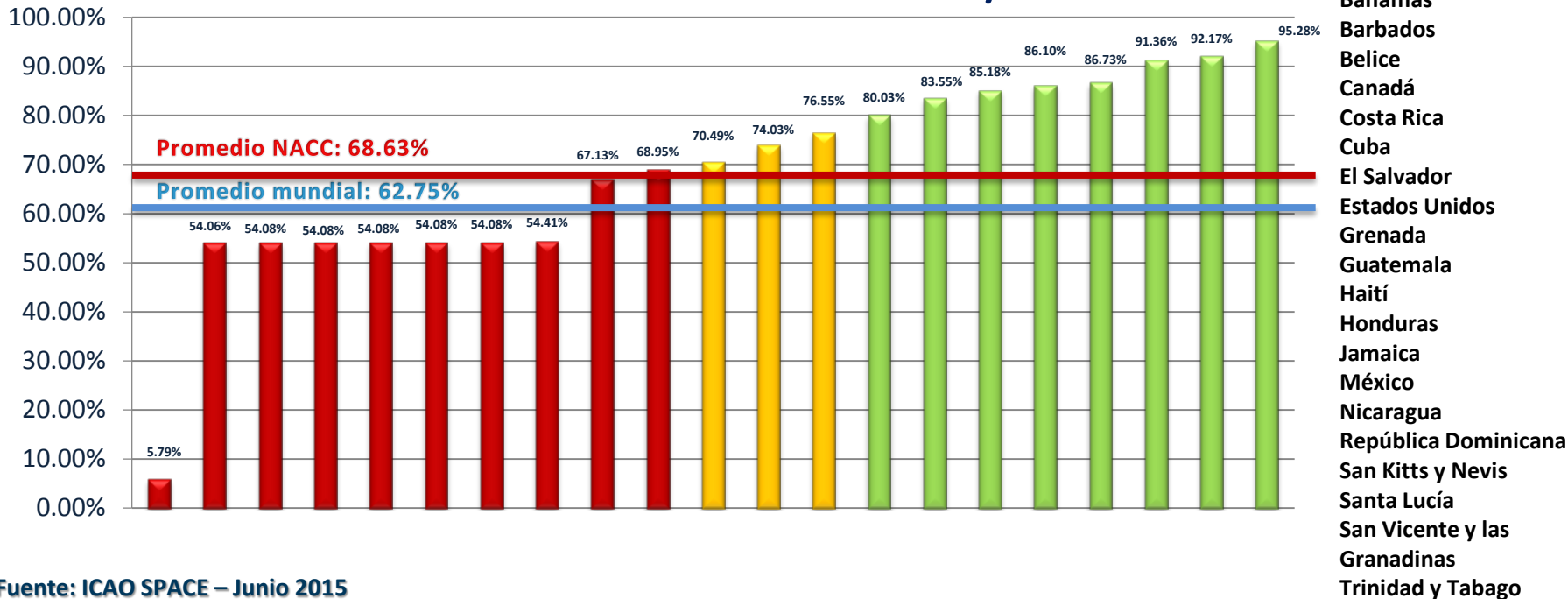
USOAP Effective Implementation (%) in NAM/CAR





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

## % de EI de Estados NAM/CAR

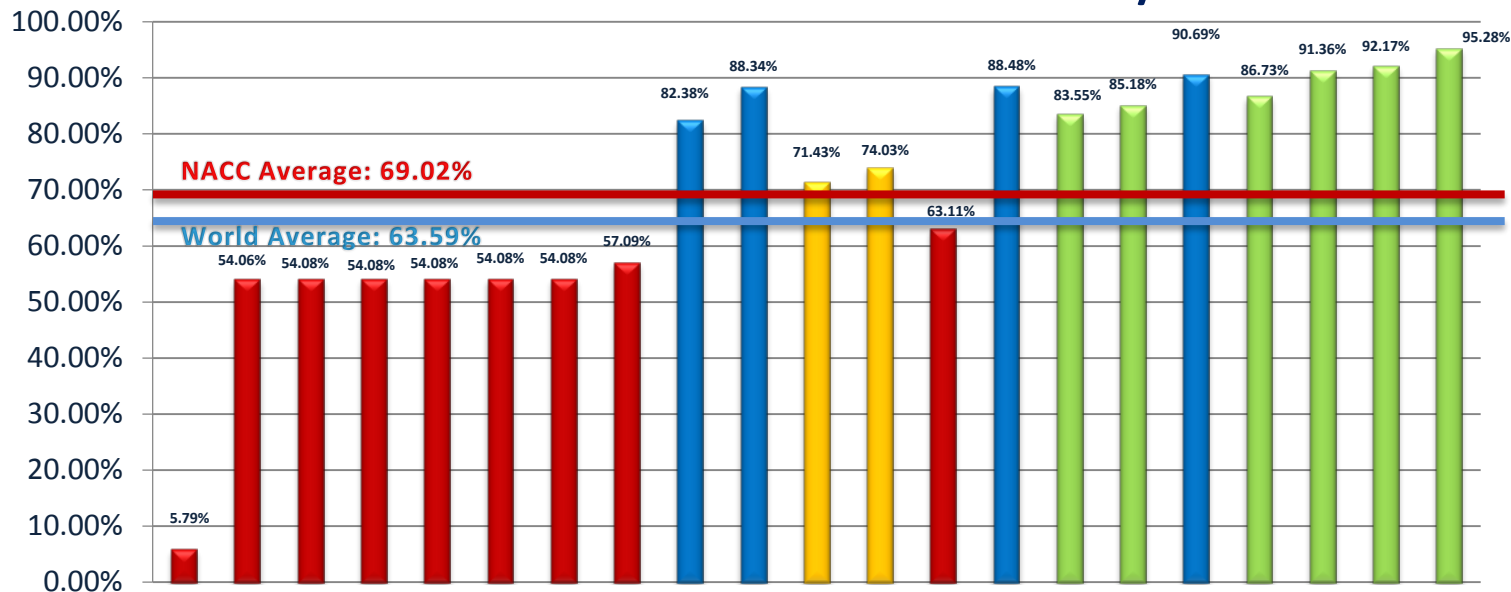






# Estado de la Implementación Efectiva (EI) USOAP - 2016

## % de EI de Estados NAM/CAR

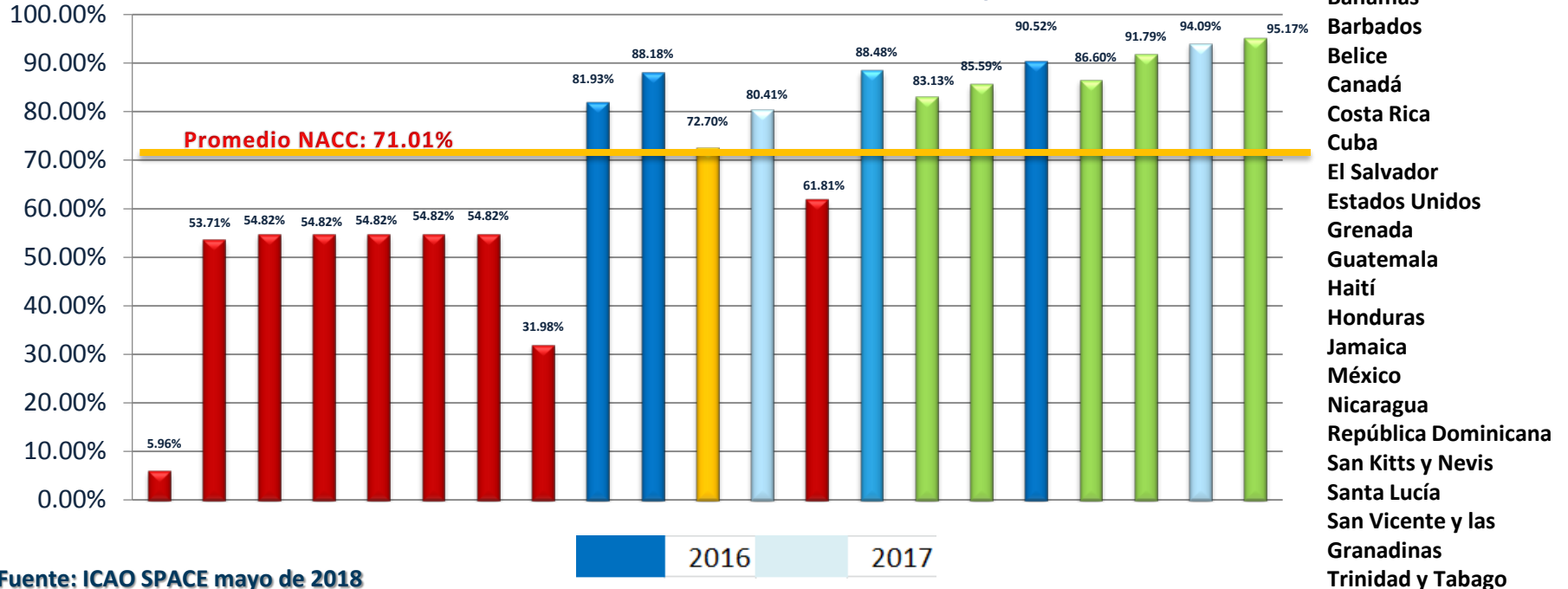


- Antigua y Barbuda
- Bahamas
- Barbados
- Belize
- Canadá
- Costa Rica
- Cuba
- El Salvador
- Estados Unidos
- Grenada
- Guatemala
- Haití
- Honduras
- Jamaica
- México
- Nicaragua
- República Dominicana
- San Kitts y Nevis
- Santa Lucía
- San Vicente y las Granadinas
- Trinidad y Tabago



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

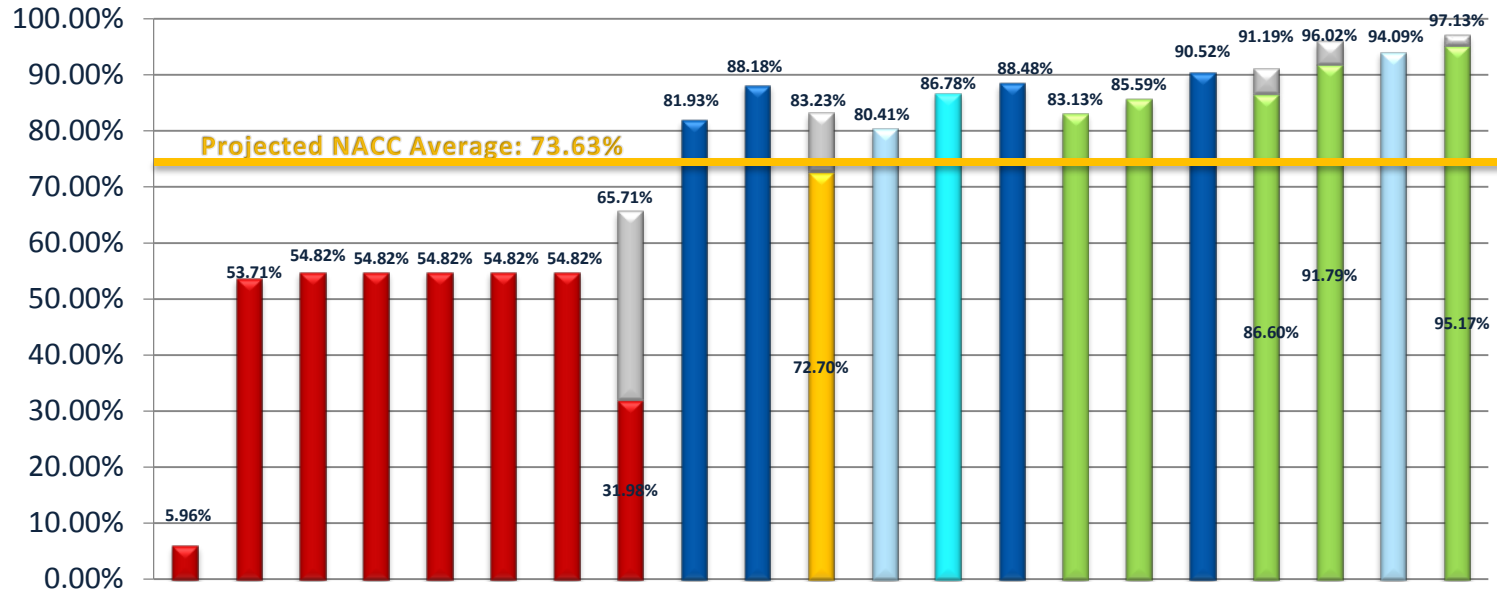
## % de EI de Estados NAM/CAR





# Estado de Implementación Efectiva (EI) USOAP – Proyección Fin de 2018

## % de EI de Estados NAM/CAR



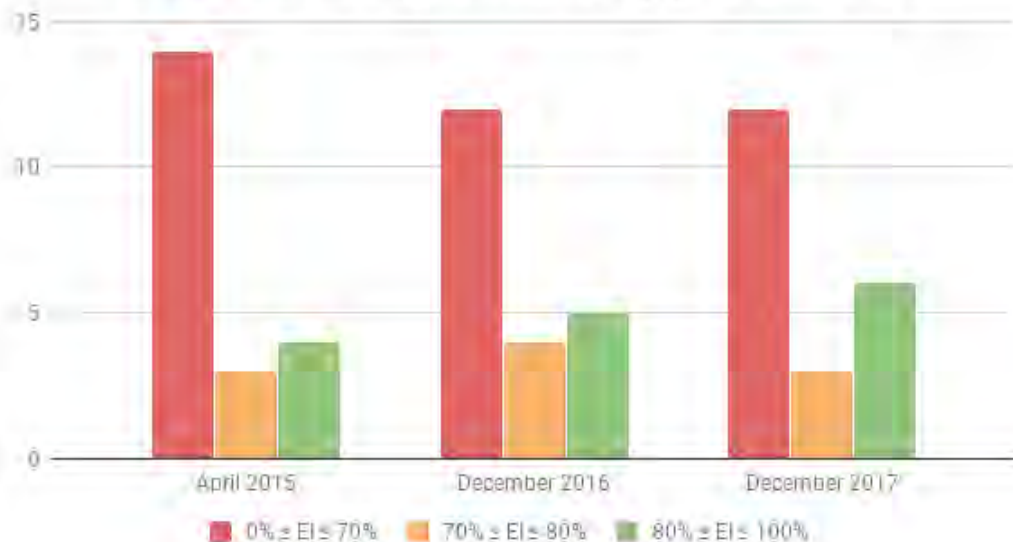
- Antigua y Barbuda
- Bahamas
- Barbados
- Belize
- Canadá
- Costa Rica
- Cuba
- El Salvador
- Estados Unidos
- Grenada
- Guatemala
- Haití
- Honduras
- Jamaica
- México
- Nicaragua
- República Dominicana
- San Kitts y Nevis
- Santa Lucía
- San Vicente y las Granadinas
- Trinidad y Tabago

Proyección  
Dic 2018



USAP EI(%)		States	% Total
April 2015	0% ≤ EI ≤ 70%	14	66.67%
	70% ≤ EI ≤ 80%	3	14.29%
	80% ≤ EI ≤ 100%	4	19.05%
December 2016	0% ≤ EI ≤ 70%	12	57.14%
	70% ≤ EI ≤ 80%	4	19.05%
	80% ≤ EI ≤ 100%	5	23.81%
December 2017	0% ≤ EI ≤ 70%	12	57.14%
	70% ≤ EI ≤ 80%	3	14.29%
	80% ≤ EI ≤ 100%	6	28.57%

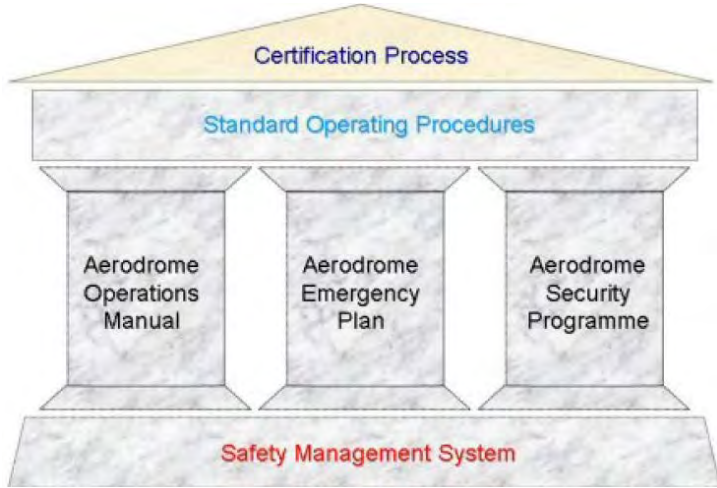
USAP Effective Implementation (%) in NAM/CAR



USAP NACC EI anterior a NACC SAP = **60.68%**  
 USAP NACC EI posterior a NACC SAP = **74.22%**

**5** auditorías **USAP-CMA** están programadas para 2018 y los resultados aún no están disponibles. Sin embargo, **7 Estados** de las Regiones NAM/CAR aún no han recibido auditoría USAP.

Los Estados que recibieron una auditoría USAP-CMA mejoraron en promedio un 13.56% con respecto a resultados de auditorías previas.



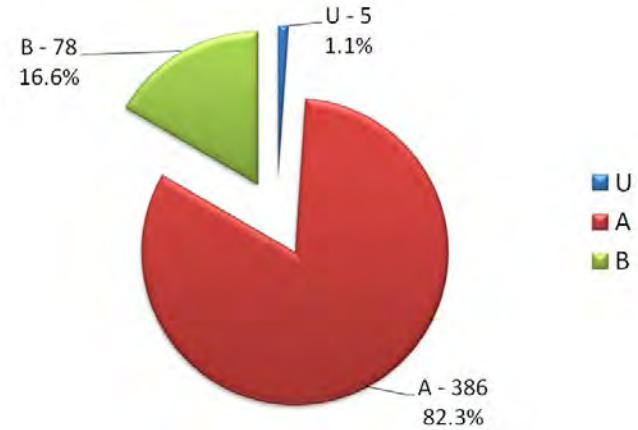
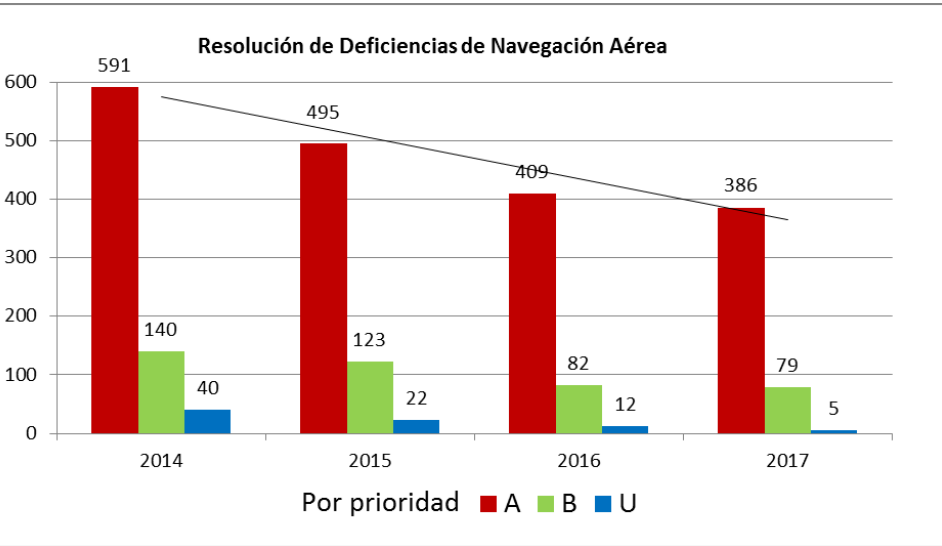
### Aerodrome Certification in NAM/CAR



Aerodrome certification	Declared international airports	Certified international airports	Aerodrome certifications initiated
December 2013	151	40	6
December 2014	154	46	6
December 2015	154	52	10
December 2016	154	70	23
December 2017	150	78	20
June 2018	150	82	15



## Resolución de Deficiencias de Navegación Aérea



**Deficiencias de Navegación Aérea por prioridar en la Región CAR**

Total: 469 deficiencias

**Mecanismo GANDD bajo revisión de la Presidencia/Secretaría del GREPECAS**



# Nivel de Performance – Año anterior en rojo

**Se proyecta que los Estados del Caribe pendientes (EI  $\leq$  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

Los avances en PBN, Gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) y Búsqueda y salvamento (SAR) han sido menores a lo que se había proyectado

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

## Enfoque en proporcionar mayor apoyo a los Territorios

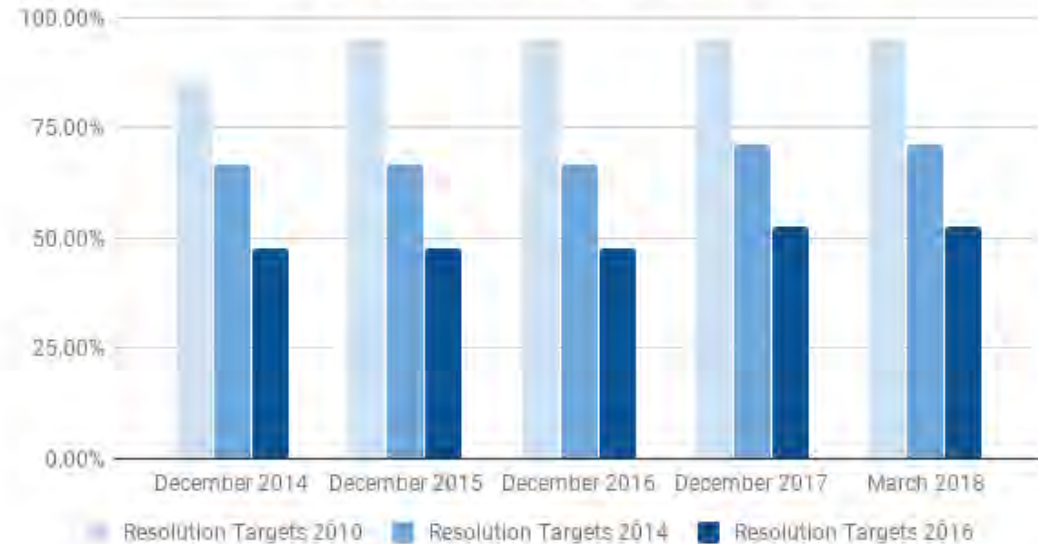
- No hay suficientes recursos para asistir apropiadamente a los Territorios NAM/CAR





- 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 inspeccionado formal de ANS
  - Establecimiento de un programa de vigilancia formal en todas las áreas ANS
  - Provisión de personal y capacitación al inspeccionado ANS
  - Revisión de seguridad operacional en la disposición de ATS
  - Establecimiento de un proveedor de servicios SAR

PBN Implementation in NAM/CAR





# 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



# 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.



# 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 requerimientos del Anexo 19/ 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

## Líneas de Acción para la Mejora

- Esquema de comunicación
- Mejora del sitio web
- Enfoque de Gestión de Proyectos
- Visibilidad de resultados entregables



## 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)



# 2019 y Nuevo Plan del Trienio (2020 – 2022)

## Completar la métrica del 90% de los Estados Miembros en las Regiones NAM/CAR por arriba del 80%

- 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

## Implementación del SSP

- Implementación SSP con base en enfoque regional y de niveles
- Conciencia SM
- Mejoras ATS SMS
- Colaboración AIG

## Desarrollo de la Navegación Aérea

- 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



## 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





## 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





**62.7 MILLONES**

de empleos apoyados por la aviación en el mundo

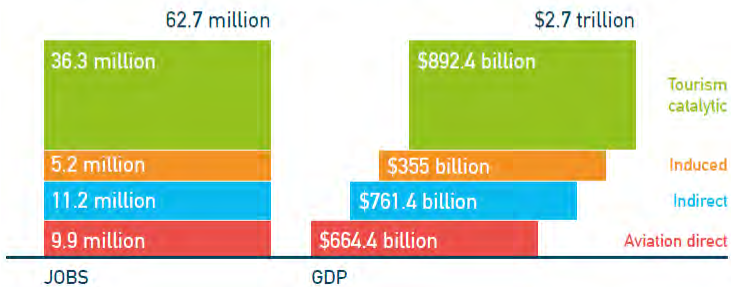
**\$2.7 BILLONES**

Impacto de la aviación a nivel mundial

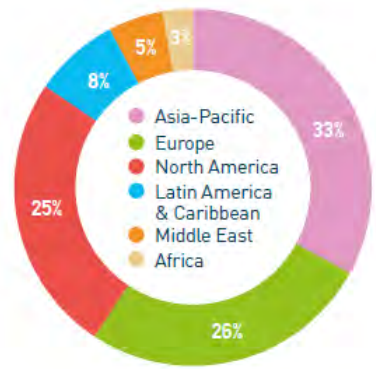
**3.5%**

del PBN mundial apoyado por la aviación

Beyond the industry  
Aviation's global employment and GDP impact, 2014<sup>2</sup>



División del tránsito regional



**1402**

aerolíneas comerciales

**3883**

aeropuertos



THANK YOU!