



continúa creando consciencia sobre este punto, y sobre la prioridad relacionada para reforzar las capacidades regulatorias nacionales en estos momentos. La segunda área de prioridad del CART se refiere a las implicaciones a largo plazo para los modelos de negocio tradicionales del transporte aéreo y las operaciones post pandemia, y la tercera se refiere a cómo mejorar la preparación general para crisis de transporte aéreo, mejorar la sustentabilidad económica y medioambiental y permitir operaciones más inteligentes.

- iii. La Secretaria General mencionó la Conferencia de alto nivel sobre la COVID-19 (HLCC) programada para octubre, cuya meta es generar la voluntad política necesaria para confrontar a la COVID-19 a través de acciones multilaterales eficaces y para establecer compromisos formales que apoyen la recuperación segura y eficiente de la aviación civil, y su resiliencia y sostenibilidad crecientes a largo plazo. Hizo hincapié que las Regiones NAM/CAR muestran un sólido potencial de recuperación y reactivación, y para dar ejemplo a otras regiones sobre cómo el turismo puede desempeñar un papel integral en la recuperación económica sostenible de los Estados. Alentó a los Estados en el uso continuo de compartir información y monitorear los recursos consolidados en el Centro de Respuestas e Implementación de la Recuperación de COVID-19 (CRRIC) de la OACI, así como el material de orientación personalizado, las herramientas de instrucción, y el apoyo de expertos/as. Finalmente, expresó su agradecimiento por el trabajo conjunto y el apoyo de los Estados NAM/CAR a lo largo de sus seis años de administración.
- i. El Sr. Fabio Rabbani, Director Regional de Oficina Regional para Sudamérica (SAM) de la OACI, expresó que a pesar que las operaciones aéreas en la región se están recuperando a ritmo lento, los Estados y partes interesadas deben trabajar juntos para crear mejores condiciones para la recuperación de la aviación de la COVID-19 y mencionó la mayor necesidad de que todos los Estados trabajen juntos. Agradeció la estrecha coordinación y el trabajo conjunto entre las Oficinas Regionales NACC y SAM, así como el compromiso continuo y el apoyo de la Sede de la OACI, representada por la Dra. Liu, así como la participación activa de los Estados en el reinicio y la recuperación de la aviación.
- ii. Entre los Estados participantes, Estados Unidos agradeció el liderazgo y la asistencia de la OACI para guiar y emprender las acciones necesarias para conducir un reinicio y una recuperación de la aviación con la inclusión de todas las partes interesadas de la aviación.

### **Discusión**

La Reunión se desarrolló a través de presentaciones y notas de estudio/información, con discusiones abiertas de los participantes. La documentación relacionada se encuentra en el siguiente enlace:

<https://www.icao.int/NACC/Pages/meetings-2021-DG1RDVConf.aspx>

### ***Cuestión 1: Actualización y seguimiento de las Medidas de la Fase II y Nueva Fase III del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) de la OACI***

- 1.1 La Secretaría presentó actualizaciones bajo la P/01 explicando las medidas de la Fase III del CART y proporcionando una visión general de la implementación de las medidas CART, incluyendo la actualización de estado en el CRRIC de los Estados NACC. Las conclusiones de la Fase III del CART aprobadas en el 222o periodo de sesiones del Consejo el 12 de marzo de 2021, proporcionaron recomendaciones adicionales y orientación a los Estados para ayudarles a afrontar las

importantes consecuencias resultado de la prolongada duración de la crisis. Tres documentos principales recogen las conclusiones de la fase III del CART:

- *CART Phase III report*, que presenta seis nuevas recomendaciones y dos recomendaciones CART revisadas, y ofrece consideraciones sobre el rumbo a tomar.
- *Take-Off Guidance Document (TOGD)* (3ª edición), que ofrece la última orientación operacional y de salud pública relacionada con el transporte aéreo.
- *Testing and Cross-Border Risk Management Measures Guidance Manual*, actualizado con aportes del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) y OMS.

1.2 A continuación se incluye un resumen de las recomendaciones de la fase III del CART:

- **Recomendación 12 revisada.** Ampliación de las medidas de mitigación más allá de la fecha límite del 31 de marzo de 2021 a condición de implementar un sistema de Exenciones específicas (TE).
- **Recomendación 14 revisada.** Los Estados que consideren crear Corredores sanitarios (PHC) deberían intercambiar información activamente. Para facilitar la implementación, el Paquete de implementación (iPack) de OACI sobre establecimiento de PHC está disponible para los Estados.
- **Nueva Recomendación 15.** Se insta a los Estados a aplicar la Adenda Nos. 1 y 2 de las *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* (Doc 9284). Esto facilitará el transporte aéreo de vacunas COVID-19 y medicamentos relacionados.
- **Nueva Recomendación 16.** Se alienta a los Estados a facilitar el transporte de mercancías esenciales, suministros y vacunas mediante el levantamiento de restricciones a las operaciones de carga aérea.
- **Nueva Recomendación 17.** Implementación de certificados de prueba que sean seguros, fiables, verificables, fáciles de usar, que cumplan con la legislación de protección de datos y sean globalmente interoperables, tal como se recomienda en el *Testing and Cross-Border Risk Management Measures Guidance Manual* (Doc 10152) (*disponible únicamente en inglés*).
- **Nueva Recomendación 18.** Los Estados deberían facilitar el acceso a la vacunación a las tripulaciones aéreas de conformidad con la recomendación del Grupo de Expertos de Asesoramiento Estratégico sobre Inmunización (SAGE) de la OMS.
- **Nueva Recomendación 19.** La vacunación no debería ser un requisito previo para los viajes internacionales.
- **Nueva Recomendación 20.** El éxito de la recuperación de la aviación es asegurar que las orientaciones del CART de la OACI sean tenidas en cuenta por las administraciones estatales en los planes integrales de recuperación nacional.
- Se puede consultar información adicional en la página web dedicada al CART de OACI: [www.icao.int/covid/cart/Pages/default.aspx](http://www.icao.int/covid/cart/Pages/default.aspx).

1.3 Con base en el estado actual de implementación de las medidas CART y la necesidad de una notificación oportuna en el CRRIC, se adoptó la siguiente conclusión:

**Conclusión 1:** Que, considerando las medidas y guías del CART Fase III, y la importancia de notificar oportunamente en el CRRIC, así como el compromiso de los Estados de implementar las medidas del CART de manera armonizada y oportuna; los Estados:

- a) evalúen las nuevas recomendaciones del CART Fase III, incluyendo la versión revisada del documento guía “*Despegue*” y otros documentos relacionados; y
  - b) notifiquen a más tardar el **26 de mayo de 2021** a la Oficina Regional NACC y al CRRIC de la OACI sobre:
    - i. la aplicación de las nuevas (6) y revisadas (2) recomendaciones del CART Fase III;
    - ii. la implementación de los PHC;
    - iii. la finalización de la implementación de las medidas previas CART si no lo han hecho; y
    - iv. la implementación de las guías incluidas en la última edición del documento guía *Despegue* y el Manual de Vacunación *Testing and Cross-Border Risk Management Measures Guidance Manual* (Doc 10152) (*disponible únicamente en inglés*).
- 1.4 IATA compartió con la Reunión su información sobre el Pase de viaje (*Travel Pass*) IATA bajo la NE/03, comentando que la reapertura de fronteras internacionales sin cuarentenas y el restablecimiento del servicio de tránsito aéreo durante y después de la pandemia COVID-19, depende de la capacidad del Estado para minimizar el riesgo de importación en la mayor medida posible, la aplicación consistente de las normas y mejores prácticas de acuerdo con las recomendaciones del CART de la OACI, y del restablecimiento de la confianza de los/as pasajeros/as en la correcta aplicación de las medidas de bioseguridad durante todo el viaje. Los viajes aéreos internacionales siguen siendo un 88% inferiores en comparación con los niveles de 2019 debido a las restricciones de viaje impuestas en respuesta al COVID-19. Las medidas adoptadas por los gobiernos generalmente involucran, entre otras, el requisito de que los/as pasajeros/as presenten tanto a la aerolínea como al gobierno una prueba negativa de COVID-19 y/o certificados de vacunación para poder viajar. Los pases digitales, incluido el Pase de viaje de la IATA, ofrecen una solución beneficiosa para los gobiernos, los/as pasajeros/as y las aerolíneas al brindar confianza en la prueba COVID-19 y el estado de verificación de la vacuna de los/as viajeros/as. En este sentido, la IATA instó a los Estados a comprometerse con la industria y explorar la aceptación de la solución del Pase de viaje IATA como el medio más eficaz por el cual las fronteras pueden permanecer abiertas sin la necesidad de imponer requisitos de cuarentena o autoaislamiento a los/as viajeros/as internacionales.
- 1.5 La OACI mencionó que el Pase de Viaje de la IATA y otras herramientas disponibles de los diferentes socios de la industria son valiosos para la recuperación de la aviación y de la confianza del público viajero. La OACI no desarrolla herramientas específicas, pero trabaja en elaborar e implementar el marco de referencia para la interoperación mundial de dichas herramientas, el intercambio de datos de los Estados fácilmente autenticados y aceptados comúnmente por los Estados
- 1.6 La IATA presentó sus consideraciones sobre el uso de cubiertas faciales a bordo de las aeronaves bajo la NE/05, a continuación de las recomendaciones del CART. En algunos Estados existen regulaciones que exigen el uso de máscaras a bordo. Las aerolíneas han implementado el requisito y la mayoría de los/as pasajeros usan máscaras para protegerse a sí mismos/as, a los/as demás pasajeros/as y a la tripulación. Sin embargo, las aerolíneas miembros de la IATA informan que una

minoría de pasajeros/as (no exentos/as del requisito) no usan máscaras según las instrucciones a pesar de las repetidas solicitudes para hacerlo. En algunos casos, esto ha llevado al enfrentamiento físico y al desvío de vuelos con todos los problemas asociados de bioseguridad, inconvenientes y costos operacionales.

- 1.7 Como cualquier otro tipo de conducta insubordinada, las infracciones cometidas a bordo de la aeronave, independientemente de las razones detrás del comportamiento perturbador, involucran situaciones que amenazan la seguridad de la aviación y seguridad operacional del vuelo que deben abordarse legalmente al llegar al destino. El Protocolo de Montreal (MP14) del Convenio de Tokio aborda el problema de la jurisdicción en el lugar de aterrizaje, si este lugar es diferente al lugar de registro de la aeronave. Como tal, IATA pidió a los Estados que apoyen a las aerolíneas con respecto a este requisito para que la industria pueda garantizar que la aviación no sea un vector de COVID-19. La Reunión apoyó la propuesta de la IATA y adoptó la siguiente conclusión:

### **Conclusión 2 Cubiertas faciales a bordo de las aeronaves**

Que para apoyar la prevención y la protección del público viajero, el personal de las aerolíneas y los miembros de la tripulación del contagio de COVID-19, los Estados NAM/CAR:

- a) den prioridad a la ratificación del MP14;
- b) consideren el potencial de ampliar el uso de las sanciones civiles y administrativas relacionadas con las infracciones y algunos otros actos cometidos por los/as pasajeros/as indisciplinados/as y disruptivos/as;
- c) subrayen la comprensión que el incumplimiento de la obligación de llevar máscaras faciales supone un riesgo para la salud, la seguridad y la protección del público, y se consideraría como comportamiento insubordinado;
- d) consulten el Doc 10117 de la OACI, las recomendaciones y el material de orientación de CART y apliquen los requisitos respectivos; y
- e) alienten a las aerolíneas a utilizar las orientaciones elaboradas por la IATA.

### ***Cuestión 2: Transporte y certificación de vacunas COVID-19***

- 2.1 Bajo la P/02 Rev., se informó a la Reunión sobre las medidas de mitigación del riesgo sanitario que son una guía para los estados, en la última sección del Apéndice 1 del documento *Despegue*, donde además se describe los PCH como estrategia de aplicación en colaboración para que los Estados reduzcan al mínimo la transmisión de la COVID-19 a través de la aviación. La Reunión tomó nota que para la formación de un PHC:

- a) dos o más Estados o regiones deben acordar reconocer las medidas de mitigación de salud pública que cada uno ha implementado en una o más rutas entre sus Estados;
- b) existe una asistencia específica en el paquete de implementación de la OACI (iPack);

- c) existen herramientas generales publicadas en la página web de la OACI dedicada a los PHC; y
  - d) una nueva aplicación con un modelo de arreglo sobre PHC así como una herramienta en línea para la creación de esos arreglos con el fin de facilitar los debates entre dos o más Estados y/o una región.
- 2.2 En la 2ª Edición del Doc 10152, se informó a la Reunión que se cuenta con protocolos de pruebas actualizados en vista de los últimos conocimientos científicos, con orientación adicional sobre estandarización y validación del certificado de prueba. Asimismo, se tiene una nueva sección sobre conceptos de vacunación, su papel potencial en la estrategia multicapa de gestión de riesgos y protocolos de vacunación para trabajadores/as de la aviación y una ampliación de la sección de PHC.
- 2.3 Bajo la P/02, IATA sugirió a los gobiernos poner en práctica procedimientos para asegurar que los/as viajeros/as que han sido vacunados/as no requieran realizar pruebas de COVID-19, exhortando a los Estados a regular la aceptación del certificado de vacunación COVID-19 en lugar de otro requerimiento de entrada sanitario cuando sea aplicable. La OACI recordó la Fase III según lo siguiente:
- a) Recomendación 17 que alienta a los Estados a solicitar pruebas que sean seguras, confiables, verificables, cómodas de usar, que cumplan con la legislación de protección de datos e interoperables a nivel internacional. Se deberían considerar las soluciones existentes y podrían incorporar un sello digital visible. Esto puede aplicarse a los certificados de vacunación.
  - b) Recomendación 19. Si y en el momento en que las pruebas demuestren que las personas vacunadas no transmitirían el virus del SRAS-CoV-2 o presentarían un riesgo reducido de transmitir el virus, los Estados miembros podrían considerar la posibilidad de eximir a esas personas de las pruebas y/o medidas de cuarentena, de conformidad con el umbral de riesgo aceptado por el Estado, el marco nacional, la situación de COVID-19 y el riesgo de múltiples niveles.
- 2.3 Bajo la P/03, Airbus compartió su Evaluación de riesgos de viaje E2E, exponiendo la importancia de una comunicación y entendimiento estandarizados entre las partes interesadas, siendo cauteloso ante posibles pandemias en el futuro. También explicó el modelo de evaluación de riesgos de un extremo a otro desde la llegada al aeropuerto de salida hasta la salida del aeropuerto de destino con barreras de seguridad multicapa y el montaje de modelos detallados dedicados, por ejemplo, en los modelos de inspección.

### ***Cuestión 3: Asistencia de la OACI sobre implementación de medidas COVID-19***

#### ***iPACK disponibles y movilidad de los recursos***

- 3.1 A través de la P/04, la Secretaría actualizó a la Reunión respecto a los Paquetes de implementación (iPack), informando sobre el iPack sobre Gestión de riesgos en la seguridad operacional de la aviación (ASRM) ya desplegado en la Región CAR para los Estados de habla inglesa del Caribe, así

como de los próximos iPacks sobre ASRM para los Estados de Centroamérica y México, Facilitación, Reinicio de los aeródromos y sobre Vigilancia de la calidad en la seguridad de la aviación que están a punto de desplegarse. Asimismo, se informó a la Reunión que los siguientes iPacks están en desarrollo: Establecimiento de los Corredores sanitarios (PHC), Gestión de la seguridad operacional de la carga aérea, Desarrollo de Planes Nacionales de Seguridad Operacional y Mantenimiento de NOTAM. La Secretaría presentó a la reunión la Plataforma de movilización de recursos (RMP), explicando que la RMP permite a los potenciales donantes acceder al catálogo de proyectos de asistencia, lo cual les podría ayudar a tomar una decisión sobre la contribución. La Secretaría informó que la plataforma está accesible para todos los Estados del Consejo de la OACI.

- 3.2 La Reunión agradeció el trabajo de la OACI por la asistencia a los Estados y a los Estados donantes por ayudar a financiar los iPack para los Estados NACC. La Reunión reconoció la importancia de implementar/participar activamente en los iPack, y así acordó la siguiente conclusión:

**Conclusión 3:** Que, para los mejores beneficios y apoyar a los Estados cuando se les asista por parte de los iPack de la OACI, los Estados que participen en los iPack designen a los/as expertos/as apropiados/as para implementar los iPack y aseguren el apoyo del más alto nivel de la Autoridad de Aviación Civil (AAC) de los Estados para estos/as expertos/as en cuanto a implementación oportuna y eficaz de los iPack.

#### ***Cuestiones operacionales COVID-19 de la OACI y facilitación del transporte aéreo***

- 3.3 Bajo la P/05 y la NI/08 la Reunión tomó nota que los Estados y Territorios de las Regiones NAM/CAR implementaron medidas para reducir o prevenir la propagación de COVID-19 y que el contexto en el que estas medidas han afectado las operaciones aeronáuticas tiene distintas implicaciones. Casi todos los Estados cerraron sus aeropuertos, permitiendo paulatinamente el desarrollo de vuelos humanitarios y de repatriación, aterrizando en emergencias y liberando las operaciones de carga de estas restricciones, por razones obvias. El pico más bajo de tránsito comenzó entre finales de marzo y principios de abril de 2020, donde se redujo al 90% en comparación con las cifras de 2019. Este pico continuó en mayo-junio, con una leve recuperación sostenida desde julio de 2020. Continuó la prestación de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), con limitaciones relacionadas con las reducciones de tránsito y restricciones impuestas por las autoridades de salud pública en toda la región. Se establecieron y actualizaron procedimientos de contingencia para abordar el contagio de COVID-19.
- 3.4 La Oficina Regional NACC de la OACI tuvo que adecuar su programa de actividades para dar respuesta al contexto que se enfrenta, planificando nuevas actividades de orientación y programando algunas actividades, que no se pudieron postergar, para ser atendidas de manera virtual. Como resultado, el programa de trabajo de 2020 se completó con éxito y el trabajo continúa en este mismo enfoque hasta ahora en 2021. La Reunión tomó nota de las guías y mejores prácticas aprendidas en este proceso para asistir a todos los Estados en la continuidad de su provisión de Servicios de Navegación Aérea (ANS) y en mantener a su personal operacional salvo y con salud enfatizando lo siguiente:
- a) *Situación actual y actividades para 2021:* Si bien algunos Estados mantienen las restricciones de viaje impuestas anteriormente, la mayoría comienza a relajar las medidas provocando un ligero aumento de las operaciones. A pesar de que el tránsito aéreo aún se encuentra significativamente por debajo de las estadísticas de 2019, existen picos en las operaciones

que los proveedores de servicios se adaptan para atender bastante bien, implementando horarios flexibles con personal adicional para períodos específicos durante el día. El Grupo de Tarea de Gestión de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) del Grupo de Trabajo de Implementación de Navegación Aérea de las Regiones NAM/CAR (ANI/WG) sigue monitoreando la situación, manteniendo discusiones mensuales para evaluar el comportamiento del tránsito a nivel regional y promover las acciones necesarias para permitir una adecuada evolución de las operaciones.

b) Desafíos a corto y mediano plazos: En el corto y mediano plazos, los principales desafíos que enfrentarán algunos Estados y Territorios en materia de ATS son:

- el impacto económico derivado de la reducción de ingresos;
- el mantenimiento de las competencias del personal y el otorgamiento de habilitaciones en un ambiente de operación reducido;
- finalización de las actividades anuales de vigilancia y cumplimiento de las responsabilidades estatales de vigilancia de la seguridad operacional; y
- continuar adaptándose para responder a diferentes patrones en el aumento de operaciones.

3.5 La Reunión reconoció que la pandemia de COVID-19 seguiría afectando las actividades relacionadas con la aviación en un futuro próximo y que el camino hacia la recuperación de las operaciones no será sencillo y, sin duda, habrá nuevos desafíos que deberán abordarse con base en la cooperación y la colaboración mutua.

#### ***Intervenciones de las Organizaciones Internacionales/Industria***

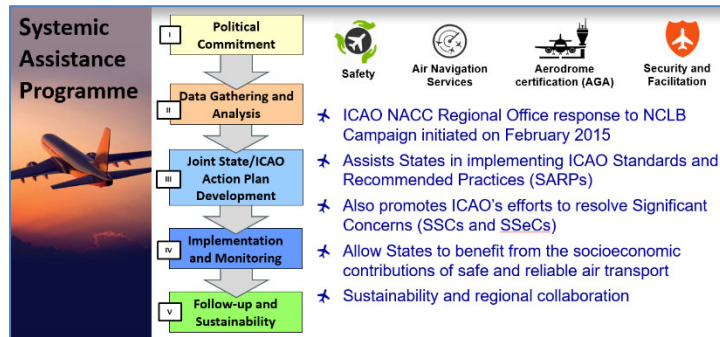
3.6 La Reunión tomó nota de las diferentes intervenciones sobre la implementación de medidas ante la COVID-19 Y el apoyo de las Organizaciones Internacionales que trabajan junto con los Estados y la OACI, como por ejemplo:

- ALTA sugirió que la industria colabore en el desarrollo de implementación de medidas ante la COVID-19? de una manera globalmente armonizada para evitar reglas innecesarias y asegurar que la información llegue a las partes interesadas.
- IATA expresó estar de acuerdo con las declaraciones de ALTA y apoya la coordinación entre los Estados
- ACI-LAC informó sobre la Iniciativa de Acreditación de Salud Aeroportuaria, la cual 57 aeropuertos ya han implementado. Asimismo, ACI-LAC ofreció esta acreditación de forma gratuita a los aeropuertos en el Caribe, pero desafortunadamente, hasta el momento, muy pocos han aprovechado esta oferta que sigue en pie.
- CANSO mostró su apoyo total a los esfuerzos del CART y felicitó a todas las partes involucradas en hacer esto una realidad. Además, agradeció a la Oficina Regional NACC de la OACI por su apoyo a la iniciativa *CANSO Air Traffic Flow Management Data Exchange Network for the Americas* (Cadena). Asimismo, indicó que apoyará a los Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) para alcanzar dicha iniciativa.



**Cuestión 4: Asuntos pertinentes de implementación de seguridad operacional, seguridad de la aviación y navegación aérea**

4.1 Bajo la P/06, se informó a la Reunión sobre la implementación relevante de seguridad operacional, seguridad de la aviación y navegación aérea, así como sobre actualizaciones de transporte aéreo y protección medioambiental, subrayando lo siguiente:



a) El Programa de Asistencia Sistémica (SAP) NACC de la OACI es la estrategia personalizada de la Oficina Regional NACC para implementar la campaña de la OACI “Ningún País se queda Atrás” (NCLB). Se hizo hincapié en la revisión de los logros 2019-2021, mostrando que en 2020 el programa no logró lo planeado debido a las limitaciones de la pandemia COVID-19 y la re-priorización de las actividades de los

Estados. Finalmente se señalaron los próximos retos principales de las Regiones NAM/CAR.

b) Asuntos relevantes de seguridad relevantes (se proporcionan detalles bajo la NE/01 Rev.). Se comentaron las actualizaciones a las iniciativas lanzadas por la Oficina Regional NACC en los diferentes campos de la gestión de la seguridad operacional (la iniciativa de implementación del Programa estatal de seguridad operacional (SSP), el Proyecto de mejora al sistema de vigilancia de la seguridad operacional, el Proyecto regional de armonización regulatoria y la propuesta del Proyecto para abordar cuestiones de seguridad operacional de parte del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica (RASG-PA)). así como el continuo apoyo brindado a los Estados durante la pandemia sobre cuestiones de seguridad operacional como evaluación de riesgo, exenciones específicas y otras. Se presentó la versión final 1.0 del Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación (RASP) NAM/CAR tras la revisión técnica del personal técnico de los Estados y de la OACI para aprobación por parte de la Reunión. Esta versión finalizada incluyó los comentarios sugeridos por los Estados y resalta:

- El enfoque estratégico de la Oficina Regional NACC para abordar los riesgos de seguridad operacional identificados en los Estados NACC.
- Los objetivos y las metas para el trienio, alineados con el Plan Global para la seguridad operacional de la aviación (GASP) y en coordinación con el RAGS-PA, y
- Las iniciativas de mejora de la seguridad operacional que la Oficina Regional NACC junto con los Estados, las Organizaciones Regionales de Vigilancia de la Seguridad Operacional (RSOO) y la industria deben seguir para mejorar la seguridad operacional en las Regiones NAM/CAR.

Considerando la necesidad de algunos Estados de más tiempo para revisar los últimos cambios y la entrega de la versión en español del documento, la Reunión acusó recibo de dicha versión y adoptó la siguiente conclusión:

**Conclusión 4:** Que para la continuación de las cuestiones de implementación de la seguridad operacional de la aviación de los Estados en línea con los requisitos del GASP, los Estados NACC:

- a) reconocen que la OACI envió una versión 1 del RASP por correo electrónico para consideración de los Estados en esta reunión; y
- b) proporcionen aprobación final del RASP por correo electrónico a más tardar el 27 de mayo de 2021 (en caso contrario se asumirá la aprobación).
- c) Actualización relevante de Investigación de accidentes e incidentes (AIG) (se proporcionan detalles en la NI/07): La Secretaría enfatizó que el área de AIG era una de las que tienen menor implementación y que es una prioridad alta en la Región CAR. Se explicó que debido a las características de la aviación en la Región CAR, el enfoque regional es la única solución viable. Esto únicamente puede lograrse si los Estados adjudican los recursos adecuados para lograr un nivel mínimo de eficiencia nacional, ya que esto podría constituir el cimiento esencial en el que cualquier Organización Regional de investigación de accidentes e incidentes (RAIO) podría tener éxito. Se enfatizó que para el éxito de la Estrategia NACC AIG se requiere de cada Estado:
  - Compromiso
  - Un punto focal designado para AIG (de preferencia un investigador calificado)
  - Personal a tiempo completo (podría ser el punto focal)
- d) Cuestiones ANS (se proporcionan detalles bajo la NI/01): La Secretaría presentó un resumen de las actividades llevadas a cabo en las diferentes áreas de navegación aérea durante 2020 y el primer trimestre de 2021, así como los acuerdos establecidos durante la Segunda Reunión Virtual del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP) de Grupo Regional de Planificación e Implementación de CAR/SAM (GREPECAS) (eCRPP/02) y la reunión de Actualización de Proyectos del GREPECAS con respecto a las actividades de navegación aérea.
  - i. Los siguientes asuntos relevantes fueron tratados de acuerdo con los diferentes ANS:

Área ANS	Logros relevantes
AGA	<ul style="list-style-type: none"><li>• Los Aeródromos certificados en CAR se incrementaron a 61% de 145 aeródromos internacionales en 2020</li><li>• Asistencia a ECCAA – proyecto Programa OACI de voluntarios de la aviación (IPAV)</li><li>• Eventos de Equipo de Seguridad Operacional de Pista (RST) y nuevo Formato Global de Reporte (GRF) → noviembre de 2021</li></ul>
ATM	<ul style="list-style-type: none"><li>• Acuerdo de optimización de la red de rutas ATS CAR/SAM - 2 fechas de publicación de rutas</li><li>• Acuerdo de implementación de Indicadores clave de rendimiento (KPI) para la Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM)</li><li>• Armonización de procedimientos de contingencia ATM</li><li>• Separación longitudinal del Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) (Región de Información de Vuelo) FIR Port-au-Prince)</li></ul>
AIM	<ul style="list-style-type: none"><li>• Implementación del Plan Colaborativo AIM</li></ul>

Área ANS	Logros relevantes
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estado de Transición a la AIM y Gestión de la información de todo el sistema (SWIM) (AIM 2.0)- Instrucción/Documentación</li> <li>• Campaña Global AIM para Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones (NOTAM) 2021</li> <li>• Planes de contingencia para NOTAM (NACC)</li> <li>• Revisión de los conjuntos de datos de Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) AIM</li> </ul>
CNS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Guía a los Estados sobre Mantenimiento CNS por COVID-19</li> <li>• Taller Mejoras al Enlace de Voz del Servicio de tránsito aéreo (ATS) (MEVA) en gestión de fallas al 99.9%</li> <li>• 1ª. fase de nueva red de telecomunicaciones CAR (Actualización de red MEVA)</li> <li>• Asistencias en Sistema de aeronave pilotada a distancia - Sistemas de aeronaves no tripuladas (RPAS-UAS)</li> <li>• Apoyo en los temas de Ciberseguridad</li> </ul>
MET	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementación y Asistencia en el Modelo de Intercambio de Información</li> <li>• Meteorológica de la OACI (IWXXM) en la Región CAR, tales como:</li> <li>• Pruebas de interoperabilidad IWXXM Cuba-Estados Unidos, Plan y Hoja</li> <li>• de Ruta - MET en SWIM y Webinar de Implementación del IWXXM</li> <li>• Taller sobre el Banco Internacional de información meteorológica (OPMET) de Brasilia (Virtual, 13 al 14 de abril de 2021)</li> </ul>
SAR	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAR trabajó en apoyo a la firma de Cartas de Acuerdo (LoA) SAR</li> <li>• Se requiere apoyo de alto nivel y priorizar y alcanzar las metas</li> </ul>

ii. Sobre la implementación de mejoras al GREPECAS y las reuniones realizadas durante 2020, se enfatizaron las siguientes actividades:

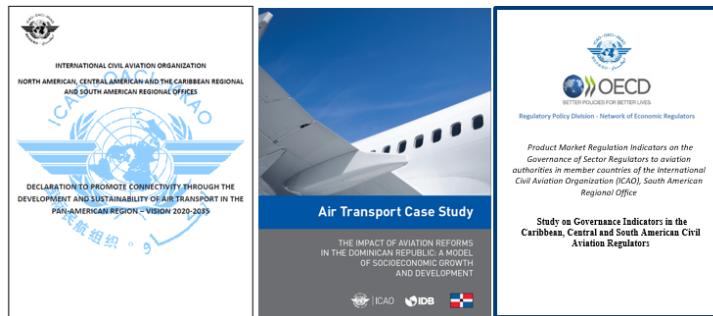
- Proyectos bajo GREPECAS Orientado en resultados - Enfoque basado en el desempeño
- Desarrollo continuo y coherente del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM (ANP) alineado al GANP
- Análisis de los problemas de seguridad operacional con el nuevo Grupo de Trabajo de Análisis de Datos (DAWG) del GREPECAS y los grupos del RASG-PA
- Identificación y ayuda para abordar deficiencias específicas en el campo de la navegación aérea
- Los Estados/la industria apoyan plenamente la armonización y las operaciones fluidas en ambas regiones a través de los proyectos/programas de GREPECAS y sus diferentes actividades de implementación - colaboración y cooperación
- En desarrollo por la Presidencia y la Secretaría de GREPECAS: Sistema de control de mando de gestión integral/Mejora de la metodología de los programas y proyectos existentes

- e) Asuntos relevantes AVSEC/FAL (se proporcionan detalles bajo la NI/02). Se informó a la Reunión sobre los eventos relevantes de 2020 y los logros sobre AVSEC y FAL, junto con las prioridades de 2021 para las Regiones NAM/CAR. Los esfuerzos en el 2020 se han dirigido a adaptar el material guía y los procedimientos a la nueva realidad y asegurar que los Estados implementan las medidas de contingencia de forma armonizada mientras mantienen un



fuerte sistema de seguridad de la aviación civil. Aunque se facilitó asistencia en campo, el programa de trabajo de 2020 se adaptó para proveer asistencia remota y organizar eventos en línea. Si bien 2021 continúa con cierres y restricciones de viaje impuestos por los Estados, las actividades de la Oficina Regional NACC de OACI continuarán siendo llevadas a cabo de forma remota. OACI

también ha declarado el 2021 como el “Año de la Cultura de Seguridad (YOSC)” y esto significa recursos adicionales para desarrollar material guía y capacitación en esta área: [www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/default.aspx](http://www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/default.aspx).



- f) Actividades del Transporte aéreo (detalles en la NI/03): La Reunión reconoció que el desarrollo del transporte aéreo sostenible y coordinado es un factor clave para la recuperación de las economías de los Estados, así como para su crecimiento eficaz y continuo. Como tal, la Reunión reconoció dar un seguimiento y participación en estudios

económicos, uso de análisis de datos y guías e involucrarse en las iniciativas regionales que no solo se limitan a la recuperación de la aviación de la COVID-19, tomando como referencia y/o apoyo a:

- La Declaración para promover la Conectividad por medio del Desarrollo y Sostenimiento del Transporte aéreo en la Región Panamericana – Visión 2020-2035: [https://www.icao.int/NACC/Documents/Agreements/Declaration%20WAF4\\_EN.pdf](https://www.icao.int/NACC/Documents/Agreements/Declaration%20WAF4_EN.pdf)
  - El Air Transport Case Study- The impact de aviation reforms in the Dominican Republic: A model de socioeconomic growth and development: [https://www.icao.int/sustainability/Documents/Air%20Transport%20Economic%20Studies/Dominican%20Republic\\_2020/ICAO%20AirTrans-CaseStudy-DR.pdf](https://www.icao.int/sustainability/Documents/Air%20Transport%20Economic%20Studies/Dominican%20Republic_2020/ICAO%20AirTrans-CaseStudy-DR.pdf) (**disponible únicamente en inglés**)
  - El Estudio sobre indicadores de gobernanza en los reguladores de aviación civil del Caribe, Centro y Sudamérica OACI–OCDE
- g) Actividades de Protección Medioambiental (detalles en la NI/04): La OACI informó acerca del estado de implementación de las actividades de protección del medio ambiente de la OACI, así como actividades de divulgación y creación de capacidad para brindar mayor apoyo a los

Estados miembros de la OACI de las regiones NAM y CAR donde se pidió a los Estados que tomaran acción sobre las siguientes medidas sugeridas:

- continuar incluyendo la protección del medio ambiente en las actividades de planificación e implementación de los Estados, relacionadas con las mejoras en el sistema de aviación civil;
- asegurar la designación de un Punto Focal de cada Estado Miembro que lidere el desarrollo del SAP sobre actividades de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> y preparar o actualizar estos planes de acción incluyendo información cuantificada sobre los beneficios ambientales esperados con la implantación de medidas de mitigación y enviar el plan a la OACI preferiblemente a finales de junio de 2021;
- reconocer la urgencia de las acciones en 2020 y 2021 por parte de los Estados y los explotadores de aviones para la implantación del CORSIA. Asegurar la nominación por Estado del Punto Focal de CORSIA y participar en los mecanismos de asistencia de la OACI y en las actividades de creación de capacidad, particularmente en las asociaciones de CORSIA, notificando a la OACI su interés y reconociendo la importancia de un enfoque coordinado en el marco de la OACI; y
- participar en todos los eventos de la OACI, particularmente el de viabilidad de una ambición de largo plazo para la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional (GLAD-LTAG).



4.2 Bajo la NE/04, la IATA comentó los requisitos de la industria para una recuperación post COVID-19, aportando una visión de alto nivel sobre la capacidad de navegación aérea regional, la eficiencia operativa y de costes, las cuestiones reglamentarias y la preparación de la mano de obra, vitales para la recuperación del transporte aéreo tras el impacto de la pandemia. La IATA indicó que los Estados tienen que aumentar la diligencia de la capacidad de navegación aérea regional para garantizar una infraestructura ANS adecuada, la implementación de un espacio aéreo y un marco regulatorio basado en el análisis de la demanda de tráfico tras la recuperación de COVID-19. La IATA invitó a la Reunión a

- invertir en infraestructuras adecuadas, justificadas por un estudio de viabilidad, validado por las compañías aéreas, para apoyar la capacidad de navegación aérea y dar cabida a la demanda de tráfico prevista para 2021 y más allá, con el apoyo de una regulación adecuada y que proporcione un beneficio claro para todos; y
- mejorar los protocolos de comunicación entre todas las partes interesadas, el análisis de los datos y la búsqueda de los mejores indicadores clave de rendimiento para evaluar la implementación de una navegación aérea regional segura y eficiente en los próximos años.

### Cuestión 5: Otros asuntos

5.1 Mediante la P/07 (detalles en la NI/06), se informó a la Reunión respecto a las prioridades establecidas por la Oficina Regional NACC para 2021. Asimismo, se presentó el portafolio de proyectos de asistencia técnica de la Oficina Regional, la cual gestiona 9 proyectos en la actualidad.

- Actividades de recuperación de la aviación post-COVID-19
- *Bahamas, Barbados y la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECS)* – Estados prioritarios para mejorar Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP)/Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP)
- *Haití*– Estado prioritario del desarrollo del sistema USOAP
- Indicadores y mejora de la seguridad operacional
- Eficacia SAP NACC – Fortaleza de la AAC del Estado y cumplimiento eficaz con las Normas y métodos recomendados (SARP)
- Estados meta USAP para mejora de su cumplimiento
- Liderazgo activo de la Secretaría del GREPECAS
- Papel de liderazgo en la asistencia de la implementación de PBN y ATFM Papel de liderazgo de contingencias – implementación del Centro de Mando
- Estrategia AIG: crear capacidad nacional y cooperación regional (Grupo Regional de Investigación de Accidentes Aéreos (GRIAA) (GRIAA) y Sistema de Seguridad de la Aviación y de Vigilancia de la Seguridad Operacional del Caribe CASSOS)
- Iniciativas regionales/proyectos de asistencia NACC como *Proyecto sobre el sistema de vigilancia de la seguridad operacional (SOS)* and proyectos de armonización del marco de referencia regulatorio
- Apoyo a CARICOM/CASSOS

5.2 Asimismo, en cuanto al seguimiento y apoyo a los Estados, la Secretaría presentó el portafolio de nueve proyectos de asistencia técnica (diferentes de los proyectos de la Dirección de Cooperación Técnica) de la Oficina Regional. Los detalles sobre cada uno de las prioridades y los proyectos se encuentran en la NI/06.

5.2 Finalmente, bajo la NI/05, la OACI enfatizó la Conferencia De Alto Nivel Sobre la COVID-19 (HLCC 2021) para la preparación y participación de los Estados, cuyo tema provisional será “Una visión compartida para la sostenibilidad del transporte aéreo después de la pandemia mundial”. La HLCC 2021 abordará diversas cuestiones relacionadas con la COVID-19 dentro de un único marco, en lugar de los varios eventos previstos inicialmente, a saber: la tercera Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional (HLSC 2021), la Conferencia de alto nivel sobre facilitación (HLFC 2021) y el evento de alto nivel organizado por el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo con objeto de afianzar el compromiso por parte de los Estados de dirigir la recuperación de la pandemia. En función de la evolución de la situación, la conferencia se celebrará en una de las dos modalidades siguientes: a) un evento de una semana de duración, del 18 al 22 de octubre de 2021, en modo presencial; o b) un evento de dos semanas de duración, del 12 al 22 de octubre de 2021, con sesiones de media jornada cada día, en formato virtual o híbrido. A finales de mayo de 2021 se confirmarán las fechas y los horarios de las sesiones.

-----