



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/10 — NE/18  
22/04/22

**Décima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/DCA/10)**

Fort-de-France, Martinica, Francia, 21 al 23 de junio de 2022

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:**

**Estado de la recuperación de la aviación y las prioridades del 2022 y del nuevo  
trienio 2023-2025 para las Regiones NAM/CAR**

**EXPERIENCIA EN EL ÁREA CENTROAMERICANA SOBRE LA CONTINUIDAD DE LOS SERVICIOS  
AERONÁUTICOS A TRAVÉS DE COCESNA DURANTE LA PANDEMIA COVID19**

(Presentada por Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, miembros de la  
Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea - COCESNA)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Esta nota expone en resumen la experiencia en la región centroamericana, a través de la Corporación Centroamérica de Servicios de Navegación Aérea, las medidas adoptadas con el propósito de garantizar la continuidad de los Servicios Aeronáuticos de COCESNA durante la pandemia manteniendo los niveles de seguridad operacional requeridos por los Estados Miembros.

<b>Acción:</b>	Bajo 6.1
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>• Seguridad de la aviación y facilitación</li><li>• Desarrollo económico del transporte aéreo</li><li>• Protección del medio ambiente</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Protocolo Bioseguridad COVID19 I&amp;E COCESNA</li><li>• Plan de Acción COVID-19 para personal esencial de COCESNA</li><li>• Políticas de Prevención COVID19 PE-0086/2020</li><li>• Circular PE-001/2020</li><li>• Lineamientos Ejecución Mantenimiento GT-031/2020</li><li>• Tratamiento ODM GT-039/2020</li></ul>

**1. Introducción**

- 1.1 La crisis mundial provocada por el nuevo coronavirus COVID-19 y sus diferentes variantes han tenido un impacto en la industria aeronáutica sin precedentes y la región centroamericana no ha sido la excepción. Mantener la continuidad de los servicios de navegación aérea garantizando los niveles de seguridad operacional requeridos, ha representado un desafío. Esta nota refleja como la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea está haciendo frente a la nueva realidad de la industria.

## **2 Contexto**

- 2.1 En el año 2020, la Pandemia COVID19, el cierre de fronteras y las restricciones de movilización no solo causaron que Centroamérica experimentara la reducción de hasta un 90% de sus operaciones y sus ingresos en comparación con el 2019. También dificultó la ejecución de actividades esenciales tales como la prestación del servicio de tránsito aéreo; el mantenimiento preventivo de los equipos y sistemas aeronáuticos en los sitios remotos de la región; y la inspección en vuelo de las radio ayudas para la navegación, entre otros.
- 2.2 Lo anterior hizo necesario verificar el modelo de gestión de los servicios de navegación aérea y adaptar las políticas y procedimientos a un entorno de continuo cambio con el propósito de mantener los niveles de seguridad operacional requeridos y elevar la eficiencia operativa y técnica.

## **3 Servicio de Tránsito Aéreo**

- 3.1 Con el propósito de mitigar la probabilidad y el impacto de contagio y de la propagación del virus entre los controladores de tránsito aéreo del centro de control CENAMER, se elaboraron protocolos de Bioseguridad y planes de acción.
- 3.2 La unidad de Gestión de Flujo de Tránsito Aéreo fortaleció el intercambio de información con las líneas aéreas y ANSP adyacentes para desarrollar proyecciones del número de operaciones previstas a largo, mediano y corto plazo. Con esta información, se elabora de forma dinámica una planificación horaria que asegura el equilibrio entre la demanda y la capacidad ATC, mientras se cuenta con personal de respaldo en caso de contagio de COVID-19 en el personal operativo de CENAMER CONTROL.
- 3.3 Como resultado, si bien se han presentado casos positivos en el personal de ATS, no se ha propagado en el resto del personal y no se ha visto afectada la continuidad del servicio de tránsito ni la capacidad ATS disponible del centro de control.
- 3.4 Adicionalmente, a través de un proceso de toma de decisiones colaborativo entre aerolíneas y ANSP adyacentes se han podido implementar medidas para incrementar la eficiencia de las operaciones aéreas tales como la autorización de rutas más directas, generando ahorros para los usuarios y reducción en las emisiones de CO2.

## **4 Gestión de Mantenimiento Aeronáutico**

- 4.1 Se desarrolló un análisis integral de la gestión de mantenimiento, tomando en consideración las rutinas y la periodicidad con la que se ejecutan para realizar cambios en aquellos casos que lo permitían y con ello, asegurar la operatividad de los sistemas y cumplir con los requerimientos de disponibilidad y confiabilidad que establece la industria.

- 4.2 Por lo anterior, se realizó un reforzamiento de los sistemas de monitoreo y control remoto de los sitios que cuentan con un equipamiento de sistemas de navegación aérea para mitigar los efectos de una reducción en las visitas presenciales por las restricciones de movilidad en la región, esto permitió realizar muchos de los mantenimientos básicos de los sistemas de Comunicaciones, Navegación, Vigilancia Aeronáutica, Energía y Meteorología de forma remota. En aquellos casos donde el análisis determinó que no era viable la implementación de gestión remota, se mantuvo el mantenimiento presencial según lo establecido, realizando gestiones de salvoconducto con las autoridades locales para que el personal técnico se pudiera movilizar en calidad de personal que brinda servicios esenciales.
- 4.3 El monitoreo continuo de los sistemas y el resultado de los indicadores de desempeño y seguridad operacional han demostrado que los cambios propuestos han incrementado la eficiencia en la gestión de mantenimiento proporcionados por la Corporación sin afectar los niveles de seguridad operacional requeridos.
- 4.4 En el caso de la inspección a las radio ayudas para la navegación, fue necesario que COCESNA estableciera procedimientos y protocolos de bioseguridad que se adapten a las condiciones y regulaciones de los Estados de la región, asegurando el bienestar para la tripulación de la aeronave de COCESNA y el cumplimiento de las normativas aplicables para garantizar la operación óptima de las radios ayudas de Centroamérica.

## **5 Gestión de Proyectos**

- 5.1 De manera proactiva, COCESNA tomó medidas para reducir de manera inmediata los gastos, revisando los proyectos en ejecución de su Plan Integral de Inversiones 2016-2020 y congelando aquellos proyectos estratégicos y operativos que no habían iniciado y no representaban un compromiso para la organización, dejando únicamente aquellas inversiones críticas que ya contaban con un contrato y que eran esenciales para COCESNA y los Estados Miembros.
- 5.2 COCESNA realizó reuniones con las partes interesadas, entre ellos los proveedores críticos, para tomar medidas adicionales extraordinarias tales como cancelar contratos no iniciados, congelar componentes de los contratos no críticos, suspender y/o reprogramar actividades para los años 2021 y 2022 y revisar las condiciones de pagos para mejorar el flujo de efectivo. El apoyo de los proveedores en tiempos de Crisis fue importante para COCESNA, los Estados Miembros agradecemos toda la colaboración brindada.
- 5.3 Así mismo, COCESNA realizó acercamientos con las instituciones de financiamiento para mejorar las condiciones de financiación, todo lo anterior basado en el modelo financiero de la Corporación, considerando diferentes proyecciones de crecimiento de ingresos en escenarios conservadores de 48 y 36 meses y optimistas de 24 meses, con el objeto de salvaguardar la reserva estratégica para garantizar la continuidad de las operaciones de COCESNA y los Estados Miembros, tomando decisiones informadas en base a riesgos.
- 5.4 El reto es enorme, hoy continuamos apoyando las medidas tomadas por la Corporación, al controlar cada dólar y realizar únicamente aquellas inversiones críticas para garantizar

la continuidad de los Servicios de Navegación Aérea y lograr la recuperación económica que permita elaborar un nuevo Plan Integral de Inversiones para la implementación de mejoras operacionales de acuerdo al Plan Mundial de Navegación Aérea y que estén acordes a la nueva realidad y necesidades de la región, con un costo–beneficio positivo para que ningún país de la región se quede atrás y salgamos adelante de esta crisis.

**6 Acciones sugeridas:**

**6.1 Se pide a la reunión:**

- a. Que se tome en consideración las mejores prácticas e iniciativas llevadas a cabo por COCESNA en la región centroamericana para la gestión eficiente de los servicios de navegación aérea bajo su responsabilidad.
- b. Que se pida a la OACI elabore guías para responder a sucesos futuros, en coordinación con los Estados y tomando en cuenta las experiencias a nivel global, de forma tal que se actúe de la manera más rápida posible y con el menor impacto a la aviación.