



OACI

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

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/10 — NE/21  
21/04/22

**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**

**PROCEDIMIENTOS DE BIOSEGURIDAD PARA PROTOCOLOS DE AEROPUERTOS**

(Presentada por Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, Estados Miembros de COCESNA)

**RESUMEN EJECUTIVO**

Esta Nota de Estudio presenta los componentes de los Protocolos de Bioseguridad establecidos en la Región Centroamericana para la reactivación gradual y armonizada del Transporte Aéreo, a raíz del cierre de las operaciones aeronáuticas, como consecuencia del inicio de la pandemia de COVID-19 y la necesidad de brindar apoyo a la región para la reactivación segura y recuperación de la aviación a partir de la desaceleración de las operaciones. Las diversas acciones que se continúan tomando en los Estados Centroamericanos, han sido cruciales para asegurar una continuidad en el retorno de las operaciones.

<b>Acción:</b>	Bajo el párrafo 5
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Seguridad de la aviación y facilitación</li><li>• Desarrollo económico del transporte aéreo</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Anexo 6 – Operación de aeronaves</li><li>• Anexo 9 – Facilitación</li><li>• Anexo 11 – Servicios de tránsito aéreo</li><li>• Anexo 14 – Aeródromos</li><li>• Anexo 17- Seguridad de la aviación</li><li>• Informes CART</li><li>• Guía “Despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por el COVID-19”</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 El impacto de los efectos de las enfermedades infecto-contagiosas como la COVID-19 en la aviación civil llevó a consecuencias con riesgos fuera de los rangos aceptables de probabilidad y

severidad. Es por tanto inminente que las acciones no previstas antes de la pandemia deberían ahora ser parte de los procedimientos estándar de operación del sistema de transporte aéreo.

1.2 Los Protocolos de Bioseguridad establecidos en la Región para reactivación gradual y armonizada del Transporte Aéreo son documentos guía para la implementación del “Plan de Reactivación gradual y armonizada del Transporte Aéreo en la Región”, el cual, representa un compromiso y esfuerzo de la Corporación Centroamérica de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA).

1.3 El Plan de Reactivación gradual y armonizada del Transporte Aéreo en la Región proporciona las orientaciones generales la reactivación de operaciones aéreas seguras y eficientes, y están agrupadas en cinco componentes:

- COMPONENTE 1: Fase de Preparación
- COMPONENTE 2: Adecuación Operativa
- COMPONENTE 3: Implantación del Protocolo de Bioseguridad
- COMPONENTE 4: Generación de confianza de los usuarios
- COMPONENTE 5: Sistema de Medición

1.4 Más allá de las acciones establecidas en los protocolos de bioseguridad que se han elaborado para los aeropuertos internacionales y domésticos, se plantea la necesidad de que se establezcan procedimientos para cada una de las partes que involucran el proceso del pasajero dentro de la terminal aeroportuaria. Más aún, es necesario observar que las líneas de acción establecidas en los protocolos de salud pública, que involucran barreras (defensas) para mitigar el contagio dentro del sistema, se establecen acciones deseables relacionadas con detección de posibles casos, barreras concernientes a el uso de equipo de protección personal, barreras conductuales de distanciamiento, sistemas tecnológicos de aislamiento personal para los empleados del proceso y elementos regulatorios (reglas) de cumplimiento obligatorios por el personal y los pasajeros. No obstante, estas barreras representan acciones sobre el “Qué se debería hacer”, mas no constituyen por sí mismas procedimientos que involucran acciones secundarias de contención y mitigación que determinen los componentes necesarios para su implementación, es decir no responden a las preguntas de ¿quién? ¿cómo, ¿cuándo? ni ¿con quién? se hacen las coordinaciones necesarias de previo o durante un evento específico.

1.5 La carencia de procedimientos específicos para cada parte del proceso constituye una debilidad inherente en el sistema, toda vez que, al no estar incluidas dentro del manual de emergencias, crea un vacío en las líneas de acción establecidas en los protocolos.

## **2. Análisis**

2.1 El protocolo de bioseguridad, en conjunto con los procedimientos genéricos elaborados como plantillas proporcionan una lista detallada de recomendaciones y acciones de implementación basadas en el Informe elaborado por el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), los comités de facilitación del Estado y de cada aeropuerto, incluyendo la Guía “Despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por el COVID-19”. Así mismo, considera los robustos análisis de riesgo elaborados por el equipo técnico de COCESNA y las condiciones particulares de los Estados Miembros, mediante la metodología de análisis *BowTie*, donde además del establecimiento de las barreras se analizan factores de escalamiento y se establecen acciones con responsables específicos.

2.2 El documento representa los esfuerzos conjuntos de la industria aérea y aeroportuaria para identificar una hoja de ruta para reanudar, recuperar y mantener las operaciones, con base a su compromiso de larga data con la seguridad como nuestra máxima prioridad. Para el éxito, depende de una asociación y un enfoque de colaboración entre los participantes clave dentro de la cadena de viajes, incluyendo las autoridades.

2.3 La lista de procedimientos guías elaborados por el personal técnico de COCESNA-ACSA están orientados a la implementación con niveles aceptables de bio-seguridad, por lo que se insta a los Estados de la región a adoptar, según sea posible, los procedimientos e implementarlos de tal forma que se pueda crear un Corredor de Salud Regional que permita mostrar a otras regiones que el portal de los aeropuertos de la región para su acceso es seguro. De tal manera no sólo de reactivar las operaciones, si no de lograr una recuperación del tráfico de viajeros manteniendo dichas medidas visibles y palpables en el sistema aeroportuario de nuestra Región NAM/CAR.

### **3. Avances**

3.1 A la fecha todos los aeropuertos poseen protocolos de bioseguridad contra la COVID-19 y se encuentran implementados con las medidas de mitigación conocidas. El “Plan de Reactivación gradual y armonizada del Transporte Aéreo en la Región”, ha rendido sus frutos en tanto las estadísticas demuestran a la fecha un crecimiento de más del 95% de las operaciones con respecto a los mismos meses del 2019. No obstante, para que el sistema sea sostenible, se requiere que existan procedimientos de implementación continua de los protocolos de bioseguridad.

3.2 Dentro del paquete de procedimientos desarrollado, se encuentra el “ PVC-011 - Procedimiento para la Medición de confiabilidad de protocolos de bioseguridad” (Apéndice 1), el mismo tiene como objetivo la identificación y mitigación del riesgo de las posibles fallas en los protocolos de bioseguridad, a través del uso de herramientas analíticas que permitan mejorar procesos, actividades, recursos, diseños -y otros- dentro de los procedimientos establecidos para la implementación del protocolo de bioseguridad tanto de forma reactiva, preventiva y predictiva. El objetivo primordial es elevar la confiabilidad del sistema mediante un proceso de mejora continua, identificando las probabilidades de falla de las barreras críticas a través de Indicadores de desempeño de la bioseguridad BSPI a fin de ejercer un sistema de vigilancia basado en los niveles de calidad de las barreras, con base en resultados analíticos para de reducir el riesgo residual de falla de manera permanente.

3.3 Durante el año 2020 se realizaron algunos muestreos en el aeropuerto Internacional Juan Santamaría de Costa Rica, en el cual se aplicaron las herramientas creadas, lo que permitió desarrollar indicadores durante la etapa inicial de apertura e implementación del protocolo en dicho aeropuerto.

### **4. Conclusión**

4.1 Además de los protocolos de bioseguridad ya establecidos se identificó la necesidad de elaborar plantillas de procedimientos del proceso de los pasajeros, por lo cual el equipo técnico de COCESNA-ACSA elaboró un paquete modelo de procedimientos a fin de brindar apoyo a la región y que puedan ser utilizados por la industria y las Autoridades de Aviación Civil de los Estados para desarrollar

procedimientos propios, armonizados y medibles en cada uno de los sistemas relacionados con la Aviación Civil Internacional y Doméstica.

4.2 Estos procedimientos finalmente deberían ser incluidos dentro de los Planes de Emergencia de los Aeropuertos.

4.3 En aras de apoyar a los Estados en la continua recuperación gradual y armonizada que permita mantener e incrementar las operaciones del Transporte Aéreo en la Región ante las diferentes variantes del COVID-19 y enfermedades de este tipo que se puedan presentar, se llevará a cabo un Plan piloto, sobre el cumplimiento de los Protocolos de Bioseguridad de las enfermedades infectocontagiosas en los aeropuertos de los Estados Miembros de COCESNA, que iniciaría con evaluaciones por parte de la RO NACC de la OACI y ACSA de COCESNA, para asegurar la eficacia y eficiencia de la implementación.

La actividad tendrá como objetivo evaluar la efectividad de estos protocolos e identificar los beneficios de crear un Corredor de Salud Pública (PHC) Regional, que permita la sostenibilidad y la continuidad de las operaciones de la industria.

## **5. Acciones Sugeridas**

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a. solicitar el apoyo de la OACI para el establecimiento de los Niveles aceptables del rendimiento en material de bioseguridad (Bio-ALOSP) en los Estados, que permitan a los reguladores monitorear la eficacia de los procedimientos de bioseguridad; y
- b. tomar nota de la experiencia en la Región Centroamericana y compartir los datos generados y el origen de estos para instar a otros Estados a establecer los “Bio-ALOSP”, y asegurar la recuperación y la continuidad de las operaciones a nivel mundial mediante el establecimiento e implantación de un sistema de medición, con indicadores estadísticos de bioseguridad que permitan, la evaluación de los resultados, identificar las barreras más débiles y así establecer un sistema de vigilancia basado en la gestión del riesgo.