



ORGANIZACION DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Oficina Regional Sudamericana

**INFORME DE LA SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO ESTRATÉGICO DE
LA REGIÓN SUDAMERICANA EN RESPUESTA AL COVID-19**

INFORME EJECUTIVO

(08 de abril de 2021)

SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO ESTRATÉGICO DE SUDAMERICA EN RESPUESTA AL COVID-19

1. INTRODUCCIÓN

La sexta reunión del Grupo Estratégico de la Región SAM en respuesta al COVID-19 (GESAM) se llevó a cabo de manera virtual el pasado 8 de abril de 2021, soportada por la conclusión de la pasada reunión extraordinaria de Directores de la región SAM (DGCA SAM RAAC/17), donde se solicitó que se estableciera un grupo de trabajo estratégico sobre los lineamientos para una estrategia de recuperación regional, que incluyera el esfuerzo colaborativo entre los Estados, industria, organizaciones regionales, SRVSOP, en estrecha coordinación con CAPSCA y otras organizaciones internacionales.

El objetivo definido para la sexta reunión virtual fue de reportar los avances de la Fase III del *Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART)* y la tercera edición de *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19*, que incorpora recomendaciones adicionales y más orientación a la luz de los últimos acontecimientos de la crisis de COVID-19. Como segundo objetivo la Reunión se realizó para recibir retroalimentación de Estados e Industria respecto a la situación actual en sus entornos y potenciales retos y oportunidades en la implementación de la nueva Recomendación 20 del CART III.

La agenda de la reunión virtual se dividió en 2 sesiones y un total de nueve asuntos que abordaron los temas principales que se trataron durante la reunión. La agenda se incluye en el **Adjunto I** de este informe.

2. APERTURA DE LA REUNIÓN VIRTUAL

El Sr. Fabio Rabbani, Director de la Oficina Regional OACI-SAM abrió la reunión agradeciendo a los participantes por su asistencia y transmitiendo el mensaje de la necesidad de que tanto Estados como Industria puedan empujar nuevos modelos de negocio para superar la crisis. Reconoció los logros y avances del nuevo CART, incluyendo las provisiones de seguridad operacional, corredores sanitarios, los análisis de riesgo, certificados de salud, y el reconocimiento común de las acciones de vacunación, este último, aún en discusión con OMS. Resaltó también como ahora el CART III trae también aspectos económicos y la liberación de la carga aérea para facilitar el comercio y traslado de vacunas.

El Sr. Rabbani resaltó que muchos Estados están pasando por el peor momento de la pandemia, y que ello ha conllevado a que se tomen acciones que no necesariamente siguen las recomendaciones del CART. Resaltó que, por ello, es importante se tomen en cuenta estas recomendaciones (en especial la Recomendación #20) del CART a nivel Estatal, de manera que las decisiones tomadas respecto a la aviación sean decisiones informadas, basadas en evidencia científica, y que busquen aumentar la predictibilidad, reducir la incertidumbre y facilitar el movimiento seguro del público viajero, permitiendo ahorros de costos en una reactivación ordenada.

Las presentaciones mostradas ese día, además de la grabación de la Reunión y este informe se encuentran disponibles en el sitio: <https://www.icao.int/SAM/COVID-19>

3. ASISTENCIA

Asistieron 49 delegados de las Autoridades de aviación civil de la región de Sudamérica, de la FAA de los Estados Unidos y de otras organizaciones incluyendo la ACI-LAC, ALTA, AIRBUS, IFALPA, IATA. La lista de participantes figura en la **Adjunto II** de este informe.

La Reunión se desarrolló de manera virtual utilizando la plataforma Zoom, y fue desarrollada en idiomas español e inglés.

4. DESARROLLO DE LA REUNIÓN VIRTUAL

Asunto #2: El Nuevo CART III - Revisión de data del CRRIC e impacto económico y operacional actualizado

El Asunto #2 presentó una introducción de las nuevas recomendaciones del CART Fase III, la actualización (3ra Ed.) del TOGD (Documento “*El Despegue*”), el documento 10152 en su 2da Ed. (*Manual sobre pruebas y gestión de riesgos transfronterizos*), el estatus de las actividades del CRRIC para la Región SAM y un análisis del impacto operacional desde la perspectiva regional. Actualizado al 1er trimestre 2021.

Se indicó que el enfoque de esta 3ra fase (marzo 2021) incorpora otros elementos nuevos enfocados a reforzar la recuperación de la aviación en el mundo. Incluye avances médicos, incluyendo evidencia científica sobre la vacunación y otros avances tecnológicos. Proporciona operaciones operativas y de salud pública relacionadas con los viajes aéreos, incorpora estrategia de riesgos multicapas sobre protocolos de pruebas e interoperabilidad y orientación de los corredores de salud pública o PHC por sus siglas en ingles.

La Reunión tomó nota que en el CART III se actualizaron recomendaciones 12, 14 y se incorporaron unas nuevas 6 recomendaciones nuevas (15, 16, 17, 18, 19 y 20). Las Recomendaciones 15 y 16 relacionadas al transporte de carga, la 17 relacionada a los certificados de prueba basados en el enfoque del documento 10152. La Recomendación 18 sobre vacunación de las tripulaciones, en base al grupo SAGE (Strategic Advisory Group of Experts on Immunization) de la OMS. La Recomendación 19 que indica que la vacunación no debería considerarse como un pre-requisito para vuelos internacionales y la Recomendación 20 sobre comunicación y promoción de los documentos del CART. Para mayor detalle de las recomendaciones se puede ingresar a <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/default.aspx>

Con relación al Documento “El Despegue”, la Reunión tomó nota sobre los diferentes aspectos que se actualizaron en el documento, entre ellos los antecedentes, aspectos relacionadas con el uso de mascarillas faciales, pruebas de diagnóstico, los módulos (introduciendo un total de 9 nuevas medidas). También, la eliminación del documento de declaración de COVID-19 para tripulaciones, el formulario de auto declaración sanitaria de COVID-19 para el público viajero y el cartel sobre uso de mascarillas.

Con relación al Documento 10152 de la OACI, la Reunión tomó nota que en la segunda edición se actualizaron orientaciones adicionales acrónimos y definiciones, orientación adicional sobre marco de mitigación de riesgos multicapa de la aviación, se actualizaron los protocolos de prueba, nueva sección sobre vacunación y se ha ampliado la sección sobre corredores de salud pública.

Sobre el CRRIC, la Reunión tomó nota de la situación actual de la implementación y unas nuevas herramientas sobre la implementación de pruebas y cuarentenas de la OACI.

La Secretaría exhortó a los Estados a mantener actualizada la información en el portal del CRRIC para contar con una figura más clara y garantizar un buen uso de las herramientas disponibles.

Finalmente, la Reunión tomó nota sobre las estadísticas del movimiento de pasajeros de la región, donde se identifica una tendencia a la baja en el primer trimestre, principalmente por el comportamiento de la pandemia y las medidas tomadas por los Estados.

Asunto #3: El sistema de exenciones específicas (TE)

Bajo el asunto 3 la Reunión fue informada sobre las exenciones específicas (TE) que son exenciones otorgadas por el Estado para un subconjunto específico de normas que tienen un alcance muy delimitado y un plazo fijo.

Se indicó que todas estas TE son aplicables a pilotos (PPC, REC, ARA, MED y PEL¹).

La Reunión tomó nota sobre la diferencia entre “alivios” y las “TEs” y las situaciones y las acciones a llevar a cabo como se muestra a continuación:

Situación	Acción
Alivios CCRD existentes	<ul style="list-style-type: none"> Planifique el cumplimiento normal de las SARPS antes del 30 de junio de 2021 Posibilidad de TE en situaciones excepcionales
Exención a la reglamentación requerida SIN diferencia con los SARPS	<ul style="list-style-type: none"> Se recomienda presentar la TE utilizando el formulario de envío de TE (si se relaciona con los estándares enumerados en el sitio de las TE)
Exención a la reglamentación que da lugar a una diferencia con los SARPS	<ul style="list-style-type: none"> Presente la TE utilizando el formulario de envío de las TE Realice una entrada EFOD utilizando el texto estándar provisto
Diferencia a las normas (otras que no sean aquellas listadas en el sitio de las TE)	<ul style="list-style-type: none"> Realice el proceso normal de notificación (EFOD o presentación en papel)

La Secretaría presentó algunos ejemplos y un gráfico de la transición del CCRD al TEs.

¹ PPC: Verificaciones de la competencia de pilotos ; REC: Experiencia reciente en TO/LDG de pilotos; ARA: Calificaciones para piloto al mando en área, ruta y aeródromo ; MED: Validez de certificado médico de pilotos; PEL: Validez de la licencia de pilotos.

Un Estado de la región presentó su caso en el cual prepararon alivios que pasan del 30 de junio (fecha límite). Sobre el particular, la Secretaría informó que, dado que estamos en periodo de transición, las mismas deberían reportarse como TE, cambiando el alivio a TE y reportándolas como tal.

La Reunión fue informada sobre el sitio web de las TE (<https://www.icao.int/safety/OPS/OPS-Normal/Pages/Targeted-Exemptions.aspx>)

Asunto #4: Implementación de PHC en la Región SAM como medida de mitigación por desbalances de respuesta entre Estados

Bajo este asunto la Reunión tomó nota sobre el concepto de corredor sanitario o PHC por sus siglas en inglés.

Entre los principios del PHC se mencionaron:

- Alineamiento con la OMS
- Enfoque basado en riesgos
- Consideración por aspectos de seguridad operacional
- Uso de material de orientación y consulta con partes interesadas
- Monitoreo de avances científicos

También se informó sobre los módulos del PHC (tripulación, aeropuerto, carga, aeronave, pasajeros). Los sistemas de apoyo del PHC, cuentan con varias herramientas entre ellas las credenciales que se emiten forma de códigos QR cuya información se almacena en una cadena central de bloques privados de alta seguridad.

La Reunión tomó nota sobre los avances de PHC en la región, con la firma de un memorándum de entendimiento (MoU) entre Bolivia, Colombia, Perú y Uruguay y posterior a la Reunión se incorporó Chile..

Con relación a los paquetes de implementación (iPack), se informó sobre su disponibilidad para apoyar a los Estados en su implementación.

Los iPack se componen de:

- Asistencia de un especialista
- Entrenamiento
- Talleres de trabajo
- Herramientas y;
- Material guía

Asunto #5: Manteniendo los beneficios de la aviación

Bajo el Asunto 5 la Reunión tomó nota de los distintos beneficios (con cifras) que aporta la aviación y la importancia que tiene garantizar que el sistema de aviación siga funcionando.

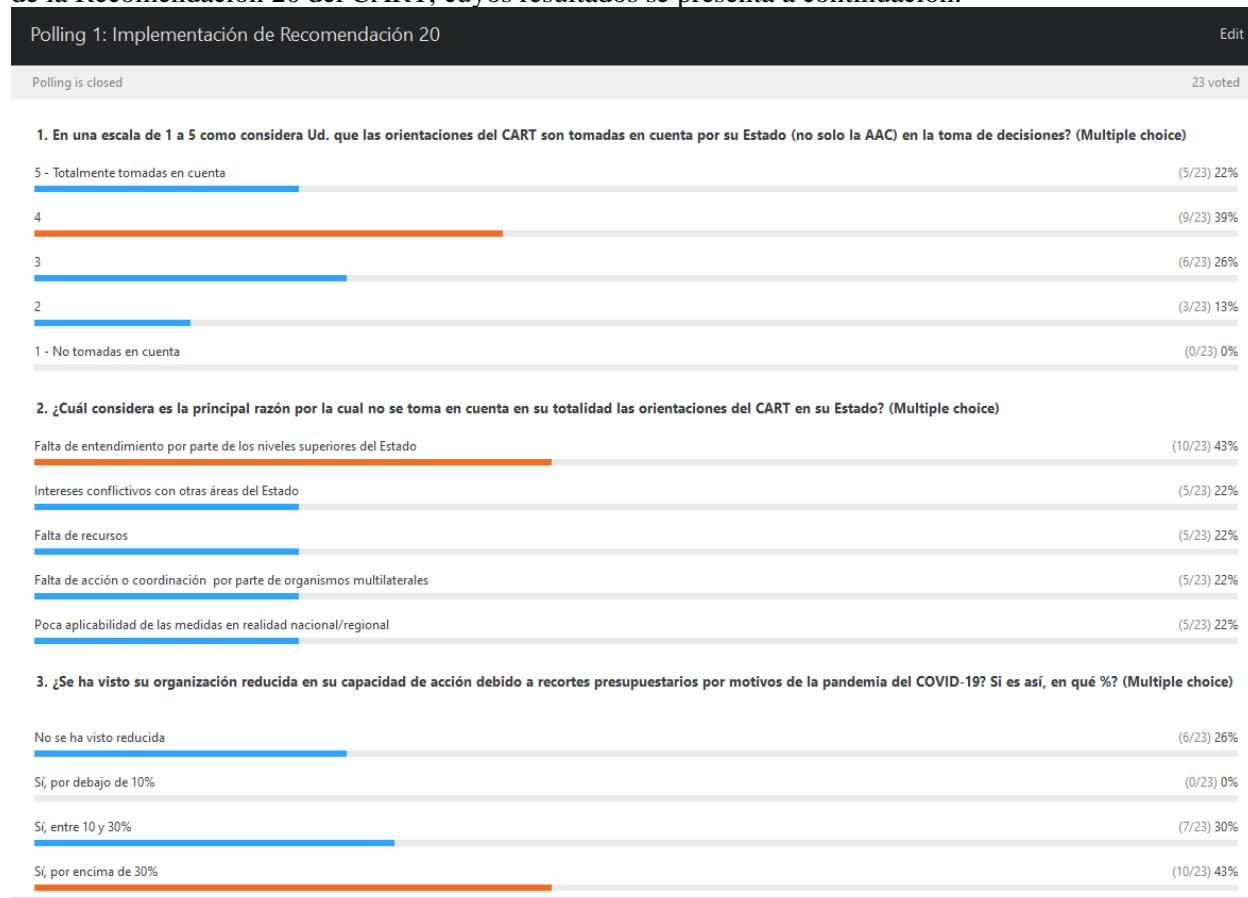
Un Estado de la región comentó sobre quien, bajo la compleja estructura estatal, gestiona la salida de una crisis compleja que impacta no solo a la aviación, tomando como experiencia pasada lo suscitado el 11 de septiembre de 2001 cuando hubo el atentado terrorista contra las Torres Gemelas en

EEUU. Enfatizando la necesidad de confiar en el CAPSCA, ya que esta no será la primera pandemia y tampoco se espera que termine pronto, destacando la importancia del trabajo conjunto sobre todo por las diferencias en aspectos como la vacunación en los Estados. Bajo ese escenario, pidió a la Reunión pensar en aspectos como los potenciales fraudes o disrupciones que puede haber en la recuperación. También sumó el tema de las restricciones de los Estados y la falta de predictibilidad y aumento de la incertidumbre para el público viajero. En adición se comentó también sobre el rol de las multilaterales también debe revisarse, ya que todas, aunque bien intencionadas de manera no alineada llegan a los Estados a brindar medidas que, por esta falta de alineamiento, puede chocar con lo que la OACI está trabajando con los Estados. Finalmente, se enfatizó en la importancia de intercambio de información y **la construcción de un escenario ideal y claro** que focalice nuestro esfuerzo regional.

La Reunión convino en que el GESAM debe orientar las discusiones de manera que se puedan llevar a la conferencia de alto nivel sobre COVID-19 que la OACI está planificando para octubre de este año.

Resultados de encuesta

Antes de la pausa de la sesión de la mañana, se aplicó una encuesta sobre la implementación de la Recomendación 20 del CART, cuyos resultados se presenta a continuación:



Asunto #7: Herramienta de evaluación de riesgos E2E para evaluar el riesgo de transmisión del virus

El asunto 7 la Reunión tomó nota sobre una herramienta preparada por AIRBUS para la evaluación de riesgos de transmisión del virus por vía aérea, que provee mayor predictibilidad a los viajeros, buscando menos interrupciones y un nivel aceptable de riesgo de salud.

El modelo ha sido diseñado desde la entrada del aeropuerto de salida hasta saliendo del aeropuerto de llegada (modelo End to End o E2E) y está basado en el concepto multi-capas, tomando en cuenta aspectos como la detección de una persona potencialmente infecciosa, el uso de protección facial, limpieza de manos, distanciamiento social, limpieza de la cabina, aire acondicionado, etc., aplicados en distintas fases de vuelo (en el aeropuerto y en la aeronave).

La presentación mostró un ejemplo aplicado desde una región a un Estado. La herramienta mostró ventanas en el cual se pueden modificar parámetros como tiempo de vuelo, tiempo total en la terminal, tipo de check in, tipo de control migratorio, estrategia utilizada en las pruebas (PCR, etc.).

Como resultado, la herramienta muestra el riesgo de contagio, dependiendo del origen/destino seleccionado y la estrategia de pruebas.

Más información se puede obtener en <https://www.airbus.com/newsroom/topics-in-focus/keep-trust-air-travel.html>

Asunto #8: Taller sobre Recomendación 20 - Procesos de adopción de decisiones sobre planificación de la recuperación

Bajo el asunto 8 se realizó un taller sobre la Recomendación 20, con el objetivo de identificar las principales acciones a nivel regional, específicas y alcanzables, para lograr la implementación de la Recomendación #20 del CART en los Estados SAM:

Recomendación 20:

Los Estados miembros deberían velar por que la administración estatal en su totalidad tome en consideración las orientaciones del CART de la OACI en los procesos de adopción de decisiones sobre la planificación de recuperación nacional.

El instructivo del taller se incluye como **Adjunto III**.

5. RESULTADOS DEL TALLER

El taller se llevó a cabo con 5 grupos de 5 a 6 participantes en promedio cada uno. Cada grupo seleccionó un relator para brindar el resultado del análisis. A continuación, se incluye un resumen de los resultados por grupo.

Grupo 1

Desde (Problema)	Hacia (Solución propuesta)
Coordinar e involucrar la situación actual de la Autoridad Aeronáutica a la Autoridad de Salud en los Estados, coordinar medidas conjuntas	Apoyo de la OACI/CAPSCA para llegar a las Autoridades de Salud a través de la OPS/OMS realizando una Reunión de alto nivel entre las dos autoridades (Ministros)
PHC muy buena herramienta, pero desconocida fuera de la Autoridad Aeronáutica, el reto es,	También se requiere el apoyo de la OACI, es en esta Reunión de alto nivel para plantear el tema

transmitir este concepto a otras Autoridades del Estado	Las Autoridades Aeronáuticas deberían preparar material de información a nivel del Estado y distribuirlo a las diferentes partes interesadas dentro del Estado
Apoyar a los Estados con menos posibilidades en los procesos de vacunación, vacunando a los pasajeros que arriban de los Estados sin facilidades de vacunación	Coordinar apoyo en la Reunión de alto nivel

Grupo 2

Desde (Problema)	Hacia (Solución propuesta)
Afectación presupuestaria del sistema de aviación civil y el consecuente debilitamiento de las AAC	Formular un proyecto, luego de realizar un diagnóstico previo, para obtener recursos económicos a través de financiamiento para los Estados, a fin de fortalecer sus sistemas de aviación civil
Falta de posicionamiento de las AAC en el marco de la pandemia en pro de la recuperación de las operaciones aéreas	Proyecto liderado por la oficina regional SAM para difusión de las recomendaciones del CART.

El grupo enfatizó el rol de alto impacto que tiene la OACI en las soluciones propuestas.

Grupo 3

El grupo 3 presentó sus resultados vía voz, resaltando el tema de comunicación.

Conclusión 1: Estados deben trabajar en recopilación de datos para poder probar que el transporte es seguro. Esto fue concluido en base al trabajo de Brasil de compilación de datos.

Conclusión 2: tener estrategias de comunicación agresivas para llegar a los medios de comunicación, que en ocasiones actúan de manera adversa a los objetivos de la aviación

Conclusión 3: Con relación a los pasaportes sanitarios, se debería crear un foro para tratar este tema, dado que hay esfuerzos diversos.

Grupo 4:

Desde (Problema)	Hacia (Solución propuesta)
Escenario muy dinámico, y Autoridades nacionales reaccionando a los cambios del escenario sanitario	Escalar la diseminación de la información a nivel de los Estados. Mejorar la coordinación entre los distintos organismos (OMH, OPS, OACI). Monitorear o supervisar el desarrollo de la situación propia de cada Estado, reconociendo las prioridades nacionales.

	Intercambio de información sobre los laboratorios nacionales de pruebas.
Recuperación de la confianza del pasajero en el transporte aéreo. La reducción de la utilización se debe principalmente a las medidas tomados, y a otros interlocutores.	Fortalecer y mejorar la confianza del público en general en la aviación. Continuar trabajando en el fortalecimiento de los pasajeros, inclusive a nivel interestatal.

Paso 2

Enumere al menos 3 acciones que considere necesarios para poder lograr el cambio deseado de la condición “DESDE” hasta “HACIA”

1. Escalar la diseminación de la información a nivel de los Estados.
2. Mejorar la coordinación entre los distintos organismos (OMS, OPS, OACI).
3. Monitorear o supervisar el desarrollo de la situación propia de cada Estado, reconociendo las prioridades nacionales.
4. Fortalecer la confianza del público en general.

Grupo 5

El grupo 5 presentó sus resultados vía voz.

Resaltó la problemática común de comunicación con las autoridades de Salud. Es necesario mayor participación de las altas autoridades de gobierno en estas discusiones. También se comentó que en la Reunión de Directores de DGAC realicen una reunión lo antes posible para reforzar la agenda de aviación civil.

También se comentó la posibilidad de establecer PHC con Estados con mayor nivel de vacunación, y verificar la posibilidad de que aquellos Estados con mayor capacidad de vacunación apoyen a las tripulaciones que operan a estos destinos, a pesar de no ser nacionales.

6. RESUMEN DE RECOMENDACIONES DEL TALLER

Como resultado de las discusiones del grupo de trabajo se presentan las siguientes recomendaciones:

1. Con miras a la próxima conferencia Mundial de COVID-19 de la OACI que se llevará a cabo en octubre de 2021, los Estados SAM deberían participar activamente con notas de estudio/información para la toma de decisiones que faciliten la recuperación ordenada de la aviación internacional en la Región. Se recomienda que los Estados asignen al Grupo Estratégico SAM como grupo articulador de los Estados SAM para la preparación de notas regionales para dicho evento.
2. Debido a la aplicación no uniforme de medidas, se recomienda que los Estados analicen tomar acciones para mejorar la comunicación de las medidas del CART a todos los niveles en el Estado.
3. Se identifica una oportunidad de mejorar la coordinación entre las agencias multilaterales de apoyo a los Estados Miembros (OACI, OPS, OMS, PNUD, ILO, etc.) para llevar a las altas entidades estatales un mismo mensaje o al menos no llevar mensajes contradictorios.

4. Existe una preocupación por los recursos que estén disponibles para que las Autoridades de Aviación Civil ejerzan sus funciones. Se recomienda que este aspecto sea tomado en cuenta por los Estados en sus deliberaciones y análisis.
5. Actualmente en algunos Estados aún no se considera primordial al personal de aviación para los procesos de vacunación. Se recomienda recopilar los acuerdos entre los organismos internacionales en este sentido para su aplicación.
6. El escenario no equilibrado de vacunación y su impacto en la aviación podría ser mitigado si los Estados con mayores recursos apoyan en dichos procesos a otros Estados, por ejemplo, en la vacunación del personal de aviación (tripulaciones, etc.).

Con miras a seleccionar aquellas acciones inmediatas a ser recomendadas a la próxima Reunión de Directores de la Región SAM, se recomienda que el grupo Estratégico realice un ejercicio de Priorización para seleccionar aquellas acciones que provean mayor impacto con menos recursos.

Adjunto I

Agenda propuesta para la Reunión

(Preparado por la Secretaría)

Asunto	Proceso propuesto	Horario
1. Apertura Tiempo: 10 min Propósito: Información Presentado por: Secretaría	<ul style="list-style-type: none"> Introducción y Presentación de agenda 	09:00 – 09:10
2. El Nuevo CART III - Revisión de data del CRRIC e impacto económico y operacional actualizado Tiempo: 20 min Propósito: Información Presentado por: Secretaría	<ul style="list-style-type: none"> Introducción de las nuevas recomendaciones del CART III Estatus de las actividades del CRRIC para la Región SAM Un análisis del impacto económico y operacional desde la perspectiva regional. Actualizado al 1er trimestre 2021 	09:10 – 09:30
3. Estatus de medidas de alivio temporal Seguridad Operacional relacionadas al COVID-19 Tiempo: 15 min Propósito: Información Presentado por: Secretaría	<ul style="list-style-type: none"> Estatus y análisis de las medidas de alivio temporal de seguridad operacional relacionadas al COVID-19 e implementadas por los Estados SAM. 	09:30 – 09:45
4. Implementación de PHC en la Región SAM como medida de mitigación por desbalances de respuesta entre Estados Tiempo: 15 min Propósito: Información Presentado por: Secretaría	<ul style="list-style-type: none"> Cómo las medidas más restrictivas (que el CART) en algunos Estados en SAM pueden impactar en el futuro cercano con respecto a un desbalance de control de la pandemia – i.e. vacunación - en relación a países de otras regiones 	09:45 – 10:00
5. Manteniendo los beneficios de la aviación Tiempo: 15 min Propósito: Información y análisis Presentado por: Secretaría	<ul style="list-style-type: none"> Presentación sobre una perspectiva de la necesidad de mantener los beneficios de la aviación en los Estados pese al impacto del COVID-19 	10:00 - 10:15
6. Comentarios sobre sesión #1 Tiempo: 15 min total Propósito: Retroalimentación Presentado por: Grupo Estratégico	<ul style="list-style-type: none"> Comentarios sobre la primera sesión y preparativos para la segunda. 	10:15 – 10:30

BREAK PARA SESIÓN 2 (1:30 horas)

Asunto	Proceso propuesto	Horario
<p>7. Herramienta de evaluación de riesgos E2E para evaluar el riesgo de transmisión del virus</p> <p>Tiempo: 15 min Propósito: Información Presentado por: Airbus</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Presentación por parte de AIRBUS acerca de un modelo que utiliza datos mundiales y permite determinar el riesgo de transmisión de un país a otro. 	12:00 – 12:15
<p>8. Taller: Recomendación 20 - Procesos de adopción de decisiones sobre planificación de la recuperación</p> <p>Tiempo: 60 min total Propósito: Retroalimentación Presentado por: Grupo Estratégico</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ejercicio de identificación de retos y oportunidades para la implementación efectiva de la Recomendación 20 en los Estados SAM (Uso Mural) 	12:15 – 13:15
<p>9. Resultados y conclusiones del taller</p> <p>Tiempo: 30 min Propósito: Retroalimentación Presentado por: Secretaría y Grupo Estratégico</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Resultados del taller • Conclusiones para los futura reunión DGAC 	13:15 – 13:30

Adjunto II**LISTA DE PARTICIPANTES / LIST OF PARTICIPANTS****BOLIVIA**

1. Alejandra Cortez

BRASIL / BRAZIL

2. Diana Ferreira
3. Diego José Pereira da Silva
4. Astor Neto
5. Marco Antonio Porto
6. Paulo Monteiro

COLOMBIA

7. Sergio Paris
8. Lina Diaz

CHILE

9. Paula Marinkovic
10. Moises Muñoz
11. José Ramos

ECUADOR

12. Edgar Gallo

GUYANA

13. Saheed Sulaman

PANAMA

14. Gustavo De León
15. Icenith Arosemena

PERÚ

16. Eliseo Salcedo
17. Verónica Pajuelo
18. Adolfo Medina

VENEZUELA

19. Lenin Sequeira
20. Daniela Caraballo

ACI- LAC

21. María Elena Sandoval

AIRBUS

22. Andreas Kohn
23. Santiago Saltos
24. Bruno Fargeon

ALTA

25. Ricardo Botelho

26. Virgnio Corrieri

27. Gonzalo Yelpo

28. Juan Camilo

IATA

29. Alejandro Restrepo

IFALPA

30. Daniel Bianco

FAA

31. Nicholas Reyes

32. Claudio Bartolucci

OACI / ICAO

33. Fabio Rabbani

34. Oscar Quesada Carboni

35. Verónica Chávez

36. Pablo Lampariello

37. Marcelo Ureña

38. Fabio Salvatierra

39. Fernando Hermoza

40. Francisco Almeida

41. Javier Puente

42. Jorge Armoa

43. Roberto Sosa

44. Leonardo Boszczowski

45. Doaldo Navai

46. Ana María Díaz

47. Deborah Coriat

48. Marisa Paez

49. Silvia Loayza

Adjunto III

Instrucciones para el Taller

Objetivo:

Los Estados, al trabajar en el Marco Estratégico SAM en respuesta al COVID-19, plantearon como macro-objetivo la recuperación de la aviación, y como aspiración crear un entorno para que esta recuperación se diera de la forma más rápida y ordenada. Actualmente, la situación de la pandemia ha dejado muchas lecciones, en especial, en cómo las medidas acordadas por los Estados Miembros son aplicadas de manera ordenada y uniforme en los Estados.

Con estas ambiciones en mente, el objetivo del taller es identificar las principales acciones a nivel regional, *específicas y alcanzables*, para lograr la implementación de la Recomendación #20 del CART en los Estados SAM:

Recomendación 20:

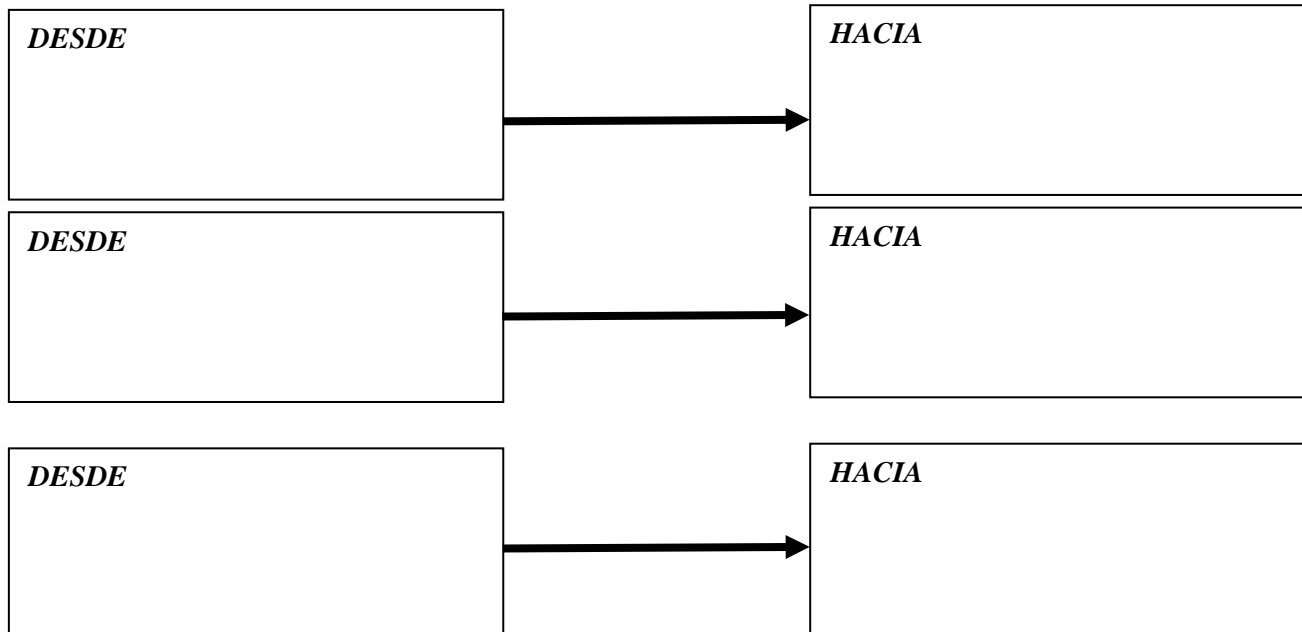
Los Estados miembros deberían velar por que la administración estatal en su totalidad tome en consideración las orientaciones del CART de la OACI en los procesos de adopción de decisiones sobre la planificación de recuperación nacional.

Metodología:

Paso 1

Escriba los principales tres (3) cambios que la Región estaría tratando de resolver para obtener el resultado deseado (es decir, qué debo cambiar a nivel regional para apoyar a los Estados a implementar la recomendación 20).

CAMBIOS -----



Paso 2

Enumere al menos 3 acciones² que considere necesarios para poder lograr el cambio deseado de la condición “DESDE” hasta “HACIA”

- 5. ...
- 6. ...
- 7. ...

Paso 3
Etiquete sus acciones de acuerdo con su efectividad para abordar cada cambio

CAMBIOS			
ACCIONES	Desde Hacia	Desde Hacia	Desde Hacia
Acciones 1	<input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto	<input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto	<input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto
Acciones 2	<input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto	<input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto	<input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto
Acciones 3	<input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto	<input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto	<input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto
Acciones OACI 1 Reuniones de alto nivel (SECGEN- Presidente o ministro)	<input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto	<input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto	<input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto
Acciones OACI 2 Conclusiones de reuniones regionales	<input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto	<input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto	<input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto

² Entiéndase “acciones” como estrategias, documentos, actividades, reuniones o cualquier movilización de recursos que ayude a alcanzar el objetivo deseado

<p>Acciones OACI 3 Declaración en conjunto SAM</p>	<p><input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto</p>	<p><input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto</p>	<p><input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto</p>
<p>Acciones OACI 4 Medidas de eficiencia (ASBUs, RBS, SSP, LAR)</p>	<p><input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto</p>	<p><input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto</p>	<p><input type="checkbox"/> Alto Impacto <input type="checkbox"/> Mediano Impacto <input type="checkbox"/> Bajo Impacto</p>
