



Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina Regional Sudamericana

**Tercera Reunión Virtual de Directores Generales de Aviación Civil de
la Región Sudamericana sobre la Respuesta al COVID-19**
(Lima, Perú, 22 de setiembre de 2020)

RV3/DGAC - NI/03
Rev. 1: 18/09/2020

**Cuestión 2 del
orden del día:**

**Avances de las actividades del marco estratégico SAM en respuesta al
COVID-19**

**RESUMEN DE SESIÓN #4 DEL GRUPO ESTRATÉGICO EN RESPUESTA AL COVID-19 DE
LA REGIÓN SAM**

(Preparado por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota informativa presenta un resumen de la cuarta sesión del Grupo Estratégico conformado por puntos focales de los Estados SAM, Organizaciones Internacionales y la Secretaría de la OACI.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La primera Reunión Virtual de Directores Generales de Aviación Civil (RVDGAC) de la Región SAM concluyó 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.

1.2 Conforme estos puntos, la Oficina Regional SAM preparó sesiones de trabajo en conjunto con puntos focales asignados por los Estados, Organizaciones Internacionales y otras partes interesadas, para preparar los lineamientos de una estrategia de recuperación regional.

1.3 El pasado 28 de agosto de 2020 se realizó la Cuarta Sesión del Grupo Estratégico, mediante la plataforma ZOOM. El objetivo definido para la cuarta reunión virtual fue de reportar los avances de las actividades prioritarias que fueron incluidas en Marco Estratégico de Recuperación de la Aviación para la región de Sudamérica, presentaciones de nuevos productos, además de recibir retroalimentación de Estados e Industria respecto a las actividades de reapertura en algunos Estados mediante un panel.

1.4 Asistieron 57 especialistas de las Autoridades de aviación civil de la región de Sudamérica, de la FAA de los Estados Unidos y EASA de Europa y de otras organizaciones incluyendo la CLAC, ACI-LAC, ALTA, CANSO, IATA.

1.5 Se produjo un informe de la reunión además de la grabación de la misma, disponible en el portal <https://www.icao.int/SAM/Pages/MeetingsDocumentation.aspx?m=2020-VS4-SF>

2. RESULTADOS

2.1 Bajo el asunto #2 se presentó los avances relacionados a las actividades aprobadas por la RVDGAC de la Región SAM como parte del Marco Estratégico de la Región SAM en respuesta a la crisis del COVID-19. Un resumen de estas actividades se reportaron a esta Reunión mediante la NI02.

2.2 Bajo los asuntos #3, #4 y #5 se brindaron detalles de los productos culminados de las actividades #005 Material de orientación sobre el impacto de COVID-19 en los procesos del lado aire (área de movimiento) del aeropuerto, #006 Guía de para la reapertura gradual de actividades comerciales del aeropuerto y #011 Modelo de Plan de Respuesta, los cuales están disponibles en el portal <https://www.icao.int/SAM/SECURITY-FACILITATION/COVID-19/Pages/COVID19-SFProjects.aspx>.

2.3 El asunto #6 consistió en un Panel con Estados/ Industria sobre retroalimentación de las medidas actuales, retos futuros y lecciones aprendidas. El panel fue moderado por el Sr. Gustavo De León, Sub-director de la Autoridad de Aeronáutica Civil de Panamá, y fue conformado por las siguientes personas:

- Sergio Paris – AEROCIVIL Colombia
- Eliseo Salcedo – DGAC Perú
- Alejandro Restrepo – IATA Americas
- Francisco Medela – ACI LAC

2.4 El enfoque del panel se dio en el sentido de obtener los puntos de vista en base a la experiencias y sugerencias de mejoras. En el **Adjunto A** de esta nota se presenta un extracto del informe con los puntos de vista de cada panelista.

2.5 A los panelistas se les pidió para finalizar su intervención responder la pregunta *Resume en 30 segundos la idea fuerza que desea transmitir como conclusión de este Panel*, y estas fueron sus respuestas:

ACI LAC

- *“Los aeropuertos están listos y han aplicado las medidas del CART para una operación segura”.*

PERÚ

- *“La implementación de las recomendaciones y medidas están dando un mensaje de uso de tecnología? O que la aviación es el medio más seguro a pesar de esta pandemia.*

IATA

- *“Las aerolíneas están listas y lo que requieren es sincronización y coordinación entre los Estados para lograr armonización entre las medidas adoptadas y por ser adoptadas”.*

COLOMBIA

- *“Poner a las aerolíneas en el eje de la actividad. Facilitarles la actividad”. “Mitigar el riesgo para que las autoridades de salud acompañen a la aviación”*

2.6 Bajo otros asuntos, el Sr. Eduardo Café del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) presentó una iniciativa del BID sobre un curso de “Gestión y Regulación de Infraestructura Aeroportuaria Sostenible”. El curso tiene una modalidad de “auto-guiado” (self-paced) con 5 módulos que deben ser culminados antes del 30 de noviembre de este año.

Los módulos disponibles son:

- Módulo 1: Marco institucional del transporte aéreo en ALC: lineamientos y políticas
- Módulo 2: Infraestructura Aeroportuaria: Procesos e indicadores de gestión
- Módulo 3: Planificación y gestión aeroportuaria en un nuevo contexto regulatorio
- Módulo 4: Concesiones aeroportuarias y APPs
- Módulo 5: Prácticas innovadoras de gestión y regulación aeroportuaria

2.7 Actualmente se ofrece de manera gratuita. El mismo está disponible de manera gratuita bajo el enlace <https://cursos.iadb.org/es/index/gesti-n-y-regulaci-n-de-infraestructura-aeroportuaria-sostenible>

**ADJUNTO A de la Nota Informativa #03 –
EXTRACTO DE INFORME SOBRE SESIÓN #4 DEL GRUPO ESTRATÉGICO SAM EN
RESPUESTA AL COVID-19**

**(INFORME COMPLETO DISPONIBLE EN
<https://www.icao.int/SAM/Pages/MeetingsDocumentation.aspx?m=2020-VS4-SF>)**

ADJUNTO A de la Nota Informativa #03

Pregunta 1:

¿Qué podemos nosotros retroalimentar al CART y al Grupo Estratégico en base a lo que hemos observado hasta ahora en el manejo de estos documentos, e indicar si las mismas son obsoletas o inadecuadas en este momento, y que retos para la implementación hemos tenido?

IATA:

- Mayoría de Estados con protocolos definitivos o implementados
- Los temas relativos a las pruebas: muchos Estados piden pruebas tanto a la salida como a la llegada. Esto ha causado una diferencia de implementación. Esta falta de armonización resulta en complicaciones para las líneas aéreas y los pasajeros. Por ejemplo, hay Estados donde no hay consistencia de cuando se debe requerir (¿48 hrs, 72 hrs?), otros lo requieren a la llegada, etc.
- Se recomienda que el CART revise este ítem y que establezca un solo tiempo de pruebas.
- Indicó que algunos Estados requieren que las aerolíneas mantengan en sus sistemas (base de datos) los resultados de pruebas. Esto trae temas de confidencialidad y privacidad. Esta relación debería ser Estado-Pasajero, no involucrando a las aerolíneas.
- En caso de retrasos de vuelo, un pasajero podría perder la vigencia de su prueba de COVID-19. Puede llevar a ser inadmitido. Se pide a los Estados flexibilidad y que el CART contemple estos escenarios.
- Comentó acerca de requerimientos bajo el CART que terminan siendo problemas migratorios y que no están contemplados bajo ley migratoria, pero que llevan a acciones migratorias. Líneas aéreas devolviendo al pasajero, y que el Estado de ingreso pide una prueba. ¿Cómo hace este pasajero para hacer su prueba?
- Formularios físicos. Se exhorta a implementar formatos electrónicos sobre el papel.
- El CART debería abarcar lo pertinente al análisis de riesgo o mecanismo para que cada Estado analice los riesgos de manera similar, y que las medidas tengan el mismo peso.
- Las medidas a las tripulaciones deberían ser diferenciadas a las de los pasajeros.

COLOMBIA

- Entender que la única alternativa es poner a las aerolíneas en el eje de la actividad.
- Concentrar esfuerzos en ese eje.
- Trabajar en la implementación del proceso.
- Previsiones del CART no son conocidas por las autoridades de SALUD. Demostrar que la aviación civil es segura.
- El CAPSCA debería ser ese puente entre AVIACIÓN y SALUD.
- El CART debería tener un sello de la OMS o de la OPS para facilitar la coordinación en los Estados.
- Cuidar, cuando se tengan las vacunas, la homogeneidad que los Estados no discriminen en la aceptación de X o Y tipo de vacuna. (por ejemplo, acepto la vacuna del Estado “A” pero no la del Estado “B”).
- Encuesta local a nivel Estado:
 - Faltaba al interior una completa y comprensiva visión de la estrategia y los protocolos de bioseguridad.
 - Tres elementos fundamentales que son difíciles de aplicar a nivel Estado
 - Falta de sistema de gestión de riesgo asociado a los propios protocolos de bioseguridad.
 - Determinación clara de responsabilidades de gestión de cada requerimiento
 - Quién en el fondo a la hora de transferir estas guías tiene la obligación de inspeccionar el cumplimiento. No siempre son funciones de la aviación civil.

ADJUNTO A de la Nota Informativa #03

- Temas culturales: la cultura del pasajero requiere de un apoyo inmenso de aeropuertos y aerolíneas. A pesar de tener planes de comunicaciones, hay la sensación que no llegamos a hacer entender que las reglas a ser implementadas garantizan sostenibilidad de la prestación del servicio.

PERÚ

- Hay medidas que son temporales que no son aplicables en todos los Estados. Ya sea por costos o falta de infraestructura.
- Las medidas de tecnología avanzada no deberían suplantar otras medidas que otorgan el mismo efecto u objetivo.
- El hecho de no cumplir con una medida, no debería dar la imagen a que un Estado no cumple o es menos seguro.
- Muchas recomendaciones no están avaladas por un marco legal (normativa o SARP).
- La herramienta CRRIC debería tener opción de “comentarios” y la opción “no aplicable”
- En la herramienta CRRIC debería haber una clasificación de las medidas. Para identificar las obligatorias y complementarias, y las complementarias dejarlas fuera del cálculo del %.
- La implementación de medidas debería ser coherente con la fase de respuesta. Por ejemplo, si no hay vuelos internacionales y solo domésticos, el cálculo debería ser diferente.

ACI

- Transmitir al GESAM que los aeropuertos están listos.
- Programa *Airport Health Accreditation* permite a los aeropuertos medirse con respecto a CART y protocolo de EASA.
- Aplicado ya a vuelos humanitarios.
- Pasajeros deberían tener la información antes de llegar al aeropuerto. Trabajo importante en aspectos de comunicación.
- Existe falta de consistencia al tema de las pruebas (como mencionó IATA). No solo el tema de tiempos, sino la toma de muestras en la llegada, que pone mucha presión a la infraestructura aeroportuaria.
- Esta falta de consistencia afecta grandemente a la experiencia del pasajero.
- Las cuarentenas afectan grandemente el tráfico de pasajeros. Explica que las pruebas son medidas que pueden reemplazar a las cuarentenas.

PANAMÁ

- Los aspectos más críticos identificados han sido la interacción con las autoridades sanitarias.
- En Panamá, esta interacción fue superada y se tiene en Panamá un Centro de Conexiones controladas para la región.

Pregunta 2:

Si pudiéramos orientar a los decisores sobre estos aspectos, ¿qué métodos o criterios podríamos recomendarles, en base a la experiencia, para ayudar a los procesos de recuperación?

PERÚ

- Preservar la seguridad operacional en todo momento. A pesar que se han establecido cierta flexibilidad en las normas, hay que garantizar que esta flexibilidad brinda el mismo nivel de seguridad operacional.
- Se estima que la reactivación va a ser progresiva para evitar un colapso, por lo que la vigilancia permanente debe estar lista para garantizar esta reactivación.
- Posibilidad de que algunos Estados eviten vuelos de un Estado con alto nivel de contagio. Esto es algo que debe considerarse en el análisis.

ADJUNTO A de la Nota Informativa #03

ACI LAC

- Las selecciones de medidas deberían ser siempre en base a un análisis de riesgos, preservando cierta consistencia de las medidas en la región.
- Considerar que los aeropuertos están listos con la implementación de medidas para iniciar la operación lo antes posible.

COLOMBIA

- Recomendar a los Estados colocar a las aerolíneas en el eje de la actividad.
- Cuidar la mitigación de riesgos, de seguridad operacional y bioseguridad.
- Cuidar que las autoridades de salud no obliguen a dar pasos hacia atrás, cuando se han dado pocos pasos hacia delante.
- Monitorear con los operadores, la movilización de la oferta y demanda.
- Regular la capacidad del aeropuerto y oferta de sillas. En el caso de Colombia, mediante los Slots Sanitarios.
- Campaña fuerte de comunicación sobre la aviación.

IATA

- Procurar ajustarse a las mejores prácticas internacionales y a las previsiones de la OACI para garantizar armonización.
- Relevancia de la industria aérea en la economía de los países y bienestar a sus ciudadanos.

Pregunta 3:

Resuma en 30 segundos la idea fuerza que desea transmitir como conclusión de este Panel

ACI LAC

- *“Los aeropuertos están listos y han aplicado las medidas del CART para una operación segura”.*

PERÚ

- *“La implementación de las recomendaciones y medidas están dando un mensaje de uso de tecnología? O que la aviación es el medio más seguro a pesar de esta pandemia.*

IATA

- *“Las aerolíneas están listas y lo que requieren es sincronización y coordinación entre los Estados para lograr armonización entre las medidas adoptadas y por ser adoptadas”.*

COLOMBIA

- *“Poner a las aerolíneas en el eje de la actividad. Facilitarles la actividad”. “Mitigar el riesgo para que las autoridades de salud acompañen a la aviación”*
