



**ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL**

**Oficina Regional Sudamericana**

**SEGUNDA REUNION VIRTUAL DE DIRECTORES GENERALES DE  
AVIACION CIVIL DE LA REGION SUDAMERICANA SOBRE LA  
RESPUESTA AL COVID-19**

**INFORME PRELIMINAR**

**(22 de mayo de 2020)**

*La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.*

**INDICE**

i -	Índice .....	i-1
ii -	Reseña de la Reunión.....	ii-1
	Lugar y duración de la Reunión.....	ii-1
	Mensaje de la Secretaria General de la OACI, Dra. Fang Liu .....	ii-1
	Apertura de la Reunión Virtual.....	ii-2
	Cierre de la Reunión Virtual.....	ii-2
	Idiomas de trabajo.....	ii-2
	Agenda.....	ii-2
	Asistencia.....	ii-3
	Lista de Conclusiones .....	ii-3
iii -	Lista de Participantes .....	iii-1
	Informe sobre la Cuestión 1 .....	1-1
	Aprobación de la Agenda	
	Informe sobre la Cuestión 2: .....	2-1
	Intercambio de información sobre situación actual y avances de los Estados para el reinicio de operaciones	
	Informe sobre la Cuestión 3: .....	3-1
	Revisión de acuerdos de la Primer Reunión Virtual y Sincrónica de los Directores de Aviación Civil de Sudamérica y asociaciones de la industria	
	a) Protocolo sanitario	
	b) Marco Estratégico para la aviación civil de Sudamérica en respuesta a la crisis COVID19	
	c) Informe de avances de actividades del marco estratégico	
	Informe sobre la Cuestión 4: .....	4-1
	Otros asuntos	



## RESEÑA DE LA REUNIÓN

### ii-1 LUGAR Y DURACIÓN DE LA REUNIÓN

La Segunda Reunión Virtual de Directores Generales de Aviación Civil de la Región Sudamericana sobre la Respuesta al COVID-19 se llevó a cabo de forma virtual el 22 de mayo de 2020, a las 13.00hs.

### ii-2 MENSAJE DE LA SECRETARIA GENERAL DE LA OACI, DRA. FANGLIU

La Dra. Fang Liu, Secretaria General de la OACI, agradeció al Director Regional de la Oficina Sudamericana, Sr. Fabio Rabbani, por la organización de la reunión, y destacó que la coordinación y colaboración regional son esenciales para el liderazgo en estos tiempos de crisis. Reiteró que la OACI está haciendo todo lo que está a su alcance para acelerar la recuperación del transporte aéreo.

Destacó que los Estados deben pensar más allá de la recuperación local, hacia un contexto regional y global, con la participación de todas las partes interesadas, estatales y privadas.

Además, la Secretaria General manifestó su beneplácito por la iniciativa de la Oficina Regional Sudamericana de organizar este foro regional y producir el Marco Estratégico para la Recuperación del Transporte Aéreo Internacional en la Región SAM en Respuesta al COVID-19, como un ejemplo de proactividad y de coordinación regional efectiva. Resaltó que el establecimiento de metas comunes a nivel regional evitará el desperdicio de recursos y la duplicación de esfuerzos.

Mencionó que tanto la Oficina Regional como los propios Estados tienen la responsabilidad importante de involucrar a los niveles ministeriales, destacando la importancia de la industria aérea para la recuperación económica de los Estados frente a la pandemia.

Asimismo, hizo referencia a la creación, por parte del Consejo de la OACI, del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación tras la COVID-19. Este equipo tendrá por objetivo identificar prioridades y recomendar políticas estratégicas, tanto para los Estados como para la industria.

A continuación, algunos Estados hicieron uso de la palabra para agradecer la presencia de la Secretaria General de la OACI en la Reunión, y para destacar su apoyo para el proceso de recuperación de la crisis generada por el COVID-19. Los Estados resaltaron el liderazgo y los esfuerzos de la OACI y de la Oficina Regional para mitigar el impacto de la pandemia, y manifestaron la necesidad de asegurar que el alcance de los esfuerzos regionales, también se enfoque en medidas de ayuda financiera. Los Estados reiteraron su compromiso de apoyar e impulsar los esfuerzos regionales promovidos por la OACI, e hicieron hincapié en la colaboración como mecanismo primordial para la recuperación del transporte aérea de manera segura y eficiente.

Para cerrar su intervención, la Dra. Liu informó que la OACI seguirá reforzando su rol de liderazgo a nivel global y regional durante esta crisis, a nivel político y técnico. A nivel político, destacando la importancia del sector aeronáutico para impulsar la recuperación de la economía global, y resaltando la importancia de la asistencia financiera para la industria. Y a nivel técnico, asegurando que el material guía, las herramientas y los expertos estén disponibles en la Región para garantizar el reinicio seguro de las operaciones.

Finalmente reafirmó su confianza en la Región y en su capacidad de trabajo colaborativo para transformar los desafíos en oportunidades.

### ii-3 **APERTURA DE LA REUNIÓN VIRTUAL**

El Sr. Fabio Rabbani, Director Regional de la Oficina SAM, agradeció a la Secretaria General por su asistencia a esta reunión y por sus palabras a los participantes. Asimismo, agradeció a las autoridades de aviación civil de la Región por sus esfuerzos por participar en la reunión y por las notas de estudio y de información presentadas, estableciendo los objetivos de la reunión.

### ii-4 **CIERRE DE LA REUNIÓN VIRTUAL**

Habiendo concluido los temas del orden del día, el Director Regional de la Oficina SAM agradeció a los participantes e informó que espera que esta reunión forme parte de un proceso continuo de mejora, subrayando que estamos avanzando y que tenemos que estar preparados para el crecimiento de la demanda y para seguir avanzando aún más. Agradeció también a los comentarios de apoyo y felicitaciones de FAA, IATA, CANSO, BID, IFALPA y AIRBUS.

### ii-5 **IDIOMAS DE TRABAJO**

Los idiomas de trabajo y de la documentación de la Reunión fueron el español y el inglés.

### ii-6 **AGENDA**

Se adoptó la siguiente agenda:

- |                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| <b>Cuestión 1 del Orden del Día:</b> | <b>Aprobación de la Agenda</b>  |
| <b>Cuestión 2 del Orden del Día:</b> | <b>Intercambio de información sobre situación actual y avances de los Estados para el reinicio de operaciones</b>                                       |
| <b>Cuestión 3 del Orden del Día:</b> | <b>Revisión de acuerdos de la Primera Reunión Virtual y Sincrónica de los Directores de Aviación Civil de Sudamérica y asociaciones de la industria</b> |
|                                      | a) Protocolo sanitario  |
|                                      | b) Marco Estratégico para la aviación civil de Sudamérica en respuesta a la crisis COVID19  |
|                                      | c) Informe de avances de actividades del marco estratégico  |
| <b>Cuestión 4 del Orden del Día:</b> | <b>Otros asuntos</b>  |

**ii-7 ASISTENCIA**

Asistieron a la Reunión Virtual doce Estados de la Región SAM, un Estados de la Región NAM/CAR, así como ocho organizaciones internacionales y un fabricante de aeronaves, haciendo un total de 54 participantes. La lista de participantes figura en la página iii.1.

**ii-8 LISTA DE CONCLUSIONES**

<b>N°</b>	<b>Título</b>	<b>Página</b>
CONC RV2 DGAC/01	ENDOSO DEL PRIMER BORRADOR DEL MARCO ESTRATÉGICO Y ACTIVIDADES CON COMENTARIOS	3-3

**LISTA DE PARTICIPANTES****ARGENTINA**

1. Paola Tamburelli
2. Maria Cecilia Avezzano
3. Rossana Goette

**BOLIVIA**

4. Javier García Soruco
5. Angel Germán Rosas Cossio
6. Francisco Santiago

**BRASIL / BRAZIL**

7. Juliano Alcântara Noman
8. Ana Paula Cunha Machado Cavalcante
9. Diego José Pereira da Silva
10. Ricardo Elías Cosendey
11. Leandro Monteiro de Souza Miranda
12. Astor Neto
13. Marcelo Lima

**CHILE**

14. Victor O.Villalobos
15. German Olave

**COLOMBIA**

16. Mauricio Ramírez Koppel
17. Juan Carlos Salazar Gómez
18. Sergio Paris Mendoza
19. Lina Marcela Morales Botero
20. Alexandra Palomino

**ECUADOR**

21. Anyelo Acosta Arroyo
22. Wuilman Edgar Gallo

**ESTADOS UNIDOS / UNITED STATES**

23. Nicholas Reyes
24. Carl N. Johnson

**GUYANA**

25. Egbert Field
26. Saheed Sulaman

**PANAMA**

27. Gustavo Pérez Morales
28. Gustavo De León

**PARAGUAY**

29. Hernan J. Colman Quintana
30. Raquel Guastella

**PERÚ**

31. Juan Carlos Pavic
32. Donald Castillo
33. Roberto Seminario
34. Patricia Durán

**URUGUAY**

35. Rodolfo Pereyra
36. Pablo Simone

**VENEZUELA**

37. Freddy Borges Flores
38. Daniela Caraballo Avellaneda
39. Lenin Sequeira

**ACI-LAC**

40. Rafael Echevarne

**AIRBUS**

41. Andreas Kohn
42. David Zwegers

**ALTA**

43. Luis Felipe de Oliveira
44. Gonzalo Yelpo
45. Virginio Corrieri de Castro

**CANSO**

46. Javier Vanegas
47. Franklin Hoyer

**CLAC/LACAC**

48. Jaime Binder

**EASA**

49. Gruz Laurent

**IATA**

50. Peter Cerda
51. José Antonio Ruiz Llorente
52. Alejandro Restrepo

**IDB**

53. Eduardo Café

**IFALPA**

54. Daniel Bianco

**OACI / ICAO**

55. Fang Liu
56. Fabio Rahnemay Rabbani
57. Oscar Quesada Carboni
58. Marcelo Ureña
59. Verónica Chávez
60. Pablo Lampariello
61. Jorge Armoa
62. Fabio Salvatierra
63. Fernando Hermoza
64. Javier Puente
65. Leonardo Boszczowski
66. Roberto Sosa
67. Doaldo Navai
68. Ana María Díaz

**Cuestión 1 del  
Orden del Día:           Aprobación de la Agenda**

- 1.1           Bajo esta cuestión del orden del día, se presentó la siguiente nota de estudio:
- NE/01 - Agenda tentativa, presentada por la Secretaría
- 1.2           La Reunión aprobó sin comentarios la Agenda tentativa presentada por la Secretaría.

**Cuestión 2 del Orden del Día: Intercambio de información sobre situación actual y avances de los Estados para el reinicio de operaciones**

Bajo esta cuestión del orden del día, se presentaron las siguientes notas de estudio:

- NE/13 Consideraciones Complementarias en las Medidas de Seguridad de la Aviación durante la Pandemia del COVID-19 (presentada por Venezuela)
- NE/14 Medidas Aplicadas por el Estado Venezolano para la Reactivación y Normalización de Operaciones del Sector Aéreo 2020, durante y una vez superada la suspensión de Operaciones como Consecuencia del COVID-19 (presentada por Venezuela)
- NE/16 Medidas Adoptadas por Brasil en Respuesta al COVID-19 (presentada por Brasil)
- NE/17 Medidas adoptadas por Bolivia en el marco de la contención al COVID-19 (presentada por Bolivia)

**Consideraciones Complementarias en las Medidas de Seguridad de la Aviación durante la Pandemia del COVID-19**

2.1 La Reunión tomó nota sobre la propuesta de procedimientos complementarios para el personal AVSEC para garantizar operaciones seguras, eficientes y continuas en las medidas de seguridad de la aviación (AVSEC), para proteger este personal ante los riesgos de propagación del COVID-19.

2.2 Al respecto, se decidió que la iniciativa pase al Grupo Regional AVSEC/FAL de la OACI/CLAC donde, entre otras cosas, se abordará estos temas en una Reunión Virtual Extraordinaria del Grupo Regional, que se realizará el 28 de mayo de 2020, donde se podrán discutir y evaluar con mayor detalle las actividades y procedimientos complementarios presentados, para no duplicar esfuerzos en los Estados de las Regiones NACC y SAM. Los resultados de dicha reunión serán elevados al panel de expertos AVSEC de la OACI para su conocimiento y su consideración, en la próxima reunión del mismo.

2.3 En el mismo sentido, la Reunión tomó nota de las actividades complementarias a las medidas de seguridad de la aviación adoptadas por Venezuela durante la pandemia del COVID-19, donde se destacó medidas relacionadas con a) Personal de Seguridad de la Aviación (AVSEC); b) Inspección de pasajeros y su equipaje de mano, e inspección de los no pasajeros y sus pertenencias que ingresen a Zonas de Seguridad Restringidas (ZSR); c) Intercambio de información; y d) Control de Calidad en seguridad de la aviación.

**Medidas Aplicadas por el Estado Venezolano para la Reactivación y Normalización de Operaciones del Sector Aéreo 2020, durante y una vez superada la suspensión de Operaciones como Consecuencia del COVID-19**

2.4 Los participantes tomaron nota del contenido del plan para reactivación y normalización de operaciones del sector aéreo para reanudar las operaciones de la aviación comercial bajo niveles aceptables de seguridad operacional y protección de la aviación civil con el objetivo de mantener los flujos esenciales de transporte durante la contingencia generado por el brote del COVID-19 y para una vez finalizado el Estado de Alarma adoptado por los diferentes gobiernos de la región considerando criterios, presentados en el ítem 2.4 de la NE/14 y las tareas a desarrollar, presentados en el ítem 3 de la misma NE. El Plan sería conformado por 6 Anexos: Seguridad Aeronáutica; Transporte Aéreo; Servicios de Navegación Aérea; Instrucción del Sector Aeronáutico; Plan de Medios; y Relaciones Internacionales.

### **Medidas Adoptadas por Brasil en Respuesta al COVID-19**

2.5 Brasil presentó en la NE/16 sus experiencias para enfrentar la situación bajo la pandemia del COVID-19 para garantizar el funcionamiento mínimo de la industria de la aviación, considerada estratégica para la superación de la crisis, y apoyar la industria aérea para superar la crisis financiera que golpeó el sector como instrumento de intercambio de informaciones con objetivo de promover la armonización de las prácticas en la región. La Reunión tomó nota de las medidas regulatorias temporales de flexibilización consideradas razonables en vista a la reducción en el volumen de actividades relacionadas al transporte aéreo de pasajeros y de carga, aeropuertos, profesionales de la aviación civil y medidas del gobierno federal relacionadas a tarifas y protocolos sanitarios. Los detalles de las medidas adoptadas están presentados en el Adjunto I de la Nota de Estudio.

### **Medidas adoptadas por Bolivia en el marco de la contención al COVID-19**

2.6 En la NE/17 fueron presentadas las medidas adoptadas por Bolivia en el marco de la contención del COVID-19 a fin de asegurar el retorno paulatino de las operaciones comerciales, como la adopción de códigos compartidos nacionales, donde se permite a los explotadores compartir esfuerzos en tiempo de baja demanda optimizando las capacidades operativas y garantizando la conectividad interna, la adopción del Corredor Sanitario con medidas de bioseguridad para obtener pasajeros, terminales, aeronaves y tripulaciones “limpios” y la producción de una Cartilla Informativa, con instrucciones a los pasajeros sobre las condiciones que deben cumplir para acceder al servicio de transporte aéreo.

**Cuestión 3 del  
Orden del Día:****Revisión de acuerdos de la Primer Reunión Virtual y Sincrónica de los  
Directores de Aviación Civil de Sudamérica y asociaciones de la industria**

3.1 Bajo esta cuestión del orden del día, se presentaron las siguientes notas de estudio:

**a) Protocolos sanitarios**

- NE/02 – Avances del Protocolo sobre Control Sanitario para el Reinicio de las Actividades Aeronáuticas en el Contexto del COVID-19 (presentada por SRVSOP)
- NE/09 - Protocolo Funcionamiento Aeropuertos dentro de la Emergencia por la Pandemia de SARS-COV-2 (COVID-19) (presentada por Colombia)

**Protocolos Sanitarios**

3.1.1 La Secretaría recordó que el protocolo sanitario había sido solicitado en la reunión anterior para ser desarrollado por el Panel de Expertos en Medicina Aeronáutica del SRVSOP. A pesar que el protocolo no tiene carácter vinculante, se espera que los requisitos que establezcan los Estados estén armonizados con este documento, para evitar generar barreras para la industria durante la reactivación, permitiendo también a los Estados comunicar sus diferencias en caso sea necesario incorporarlas.

**Avances del desarrollo del Protocolo de control sanitario para el reinicio de las actividades aeronáuticas en el contexto del COVID-19 presentada por el Comité Técnico del SRVSOP.**

3.1.2 Seguidamente, el Comité Técnico del SRVSOP presentó la NE/02 respecto a los avances logrados a la fecha en el desarrollo del protocolo de control sanitario por parte del Panel de Expertos en Medicina Aeronáutica del SRVSOP, dentro de un marco colaborativo entre los Estados y la industria que permita contribuir a reactivar con celeridad y seguridad el transporte aéreo comercial regional y mundial frente al COVID-19.

3.1.3 Al respecto, se indicó que a la fecha se contaba con la primera versión de la propuesta que había sido desarrollada tomando en cuenta las orientaciones de OACI, CAPSCA, la OMS/OPS, así como diversas publicaciones de otros Estados y organizaciones internacionales, dando a su estructura y contenido un enfoque de corredor sanitario tal como lo impulsa el CAPSCA, con requisitos específicos para los pasajeros, tripulaciones, instalaciones aeroportuarias y aeronaves, clasificados en diversas etapas desde las actividades previas al vuelo hasta el arribo al aeropuerto de destino.

3.1.4 La Reunión tomó nota que la propuesta había sido enviada a la industria para la retroalimentación respectiva, y se realizó una reunión virtual con el Panel MED el día 20 de mayo a través de una teleconferencia a la que asistieron representantes de seis (6) organizaciones: AIRBUS, IATA, ALTA, CANSO, IFALPA y ACI-LAC. Con ese intercambio se procedería a generar la Versión 2 del protocolo y circularla a los Estados como una segunda ronda de consulta, destacando que este documento estaría sujeto a un proceso de revisión y mejora continua de acuerdo con la evolución de la crisis y las evidencias y avance científicos.

### **Protocolo Funcionamiento Aeropuertos dentro de la emergencia por la Pandemia de SAR-COV-2 (COVID-19) presentada por Colombia**

3.1.5 Colombia reconoció el trabajo realizado por el SRVSOP y a su vez, presentó los avances logrados por la Autoridad Aeronáutica de su Estado en el desarrollo de un protocolo de bioseguridad frente al COVID-19, el cual había contado con la participación de entidades públicas y privadas, toda vez que consideraban que solo a través de la vía de la cooperación se puede lograr una recuperación regional y enfrentar mejor esta crisis, precisando que el mismo se encuentra en proceso de aprobación parte de su Autoridad Sanitaria.

3.1.6 La propuesta está basada en valores definidos, para generar nuevamente la confianza en el usuario del transporte aéreo y de los Gobiernos, estableciendo obligaciones a cumplir por parte de pasajeros, operadores de aeropuertos, aerolíneas y explotadores de aeronaves, entidades territoriales de salud y la propia Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, resaltando como una innovación el contar con una aplicación virtual CoronAPP para ser utilizada para permitir a las autoridades de salud realizar un seguimiento epidemiológico y, por otro lado, los slots sanitarios para balancear la capacidad que tiene un aeropuerto de procesar un número determinado de pasajeros, garantizando que puede cumplir con las medidas de bioseguridad planteadas, por lo cual compartía esta experiencia con los Estados y el SRVSOP.

3.1.7 Finalizadas la presentación de ambas notas de estudio, Venezuela pidió la palabra para apoyar la nota de estudio presentada por el SRVSOP en el sentido de una vez aprobado el protocolo los Estados procedan a su armonización y notificación de diferencias, agradeciendo a Colombia haber compartido su experiencia en esta reunión.

3.1.8 También Venezuela señaló que su Estado el 18 de diciembre 2019 había creado el “Carnet de la Patria”, que es una plataforma tecnológica en la cual se desarrolló un módulo que se llama epidemiología donde se presenta una encuesta para el COVID-19 que hasta el día de 21 de mayo había sido respondida por más de doce millones de personas, información que será valiosa para la Autoridad de Salud.

3.1.9 La Reunión reconoció el trabajo de cada uno de los miembros del Panel de Expertos en Medicina Aeronáutica del SRVSOP y al equipo que ha trabajado con ellos, por haber logrado en tiempo record la primera versión de la propuesta de protocolo sanitario, y agradeció la contribución de las asociaciones de la industria y fabricantes de aeronaves por su participación proactiva su desarrollo, identificando oportunidades de mejora en un ambiente constructivo, reiterando la importancia de su armonización por parte de los Estados.

#### **b) Marco Estratégico para la aviación civil de Sudamérica en respuesta a la crisis COVID-19**

- NE/03 - Borrador del Marco Estratégico para la aviación civil de Sudamérica en respuesta a la crisis COVID19 (presentada por la Secretaría)
- NE/08 - Liderazgo Colaborativo de OACI para Reconectar el Hemisferio (presentada por Colombia)
- NE/10 - Identificación de Variables para la Etapa de la Recuperación de la Aviación Civil (presentada por Colombia)
- NE/11 - Papel Fundamental de la Banca Multilateral en el Marco de Estratégico para la Recuperación del Transporte Aéreo Internacional en la Región SAM En Respuesta a COVID-19 (presentada por Colombia)

### 3.2 **Borrador del Marco Estratégico para la aviación civil de Sudamérica en respuesta a la crisis COVID-19**

3.2.1 Se presentó a la Reunión los resultados de las sesiones de trabajo del Grupo Estratégico de la Región SAM y el primer borrador del Marco Estratégico para la aviación civil de Sudamérica en respuesta a la crisis COVID19.

3.2.2 Diversos Estados agradecieron, apoyaron y reconocieron la importancia del trabajo del grupo de especialistas con el apoyo de la Secretaría, en muy poco tiempo y recomendaron que se incorporen los comentarios que se han hecho por parte de los distintos Estados. Indican que la estructura refleja los retos de todos y la importancia de incorporar las oportunidades de mejora que sean identificadas sin atrasar el avance del trabajo. Se destacó las áreas de enfoque y las actividades seleccionadas, y el formato de las fichas de las actividades como una metodología adecuada para desarrollar los trabajos.

3.2.3 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), por su parte agradeció la invitación a participar en el proceso y reafirma el trabajo en conjunto con la OACI (bajo la firma de un memorándum de entendimiento) y de manera directa con Estados Miembros de la región. Indican que el BID está dispuesto a apoyar con financiación a los Estados bajo dos líneas de trabajo, una con los prototipos para resolver necesidades emergentes de los Estados, especialmente bajo el área de salud principalmente pero también en otras líneas como transporte, y una línea de asistencia técnicas, indicando que se cuentan con recursos para la contratación de expertos para apoyar en la solución de problemas locales.

3.2.4 CLAC apoyó y felicitó el trabajo realizado en la Región SAM y la agilidad para preparar un marco en tan poco tiempo, agregando que el mismo debe armonizarse con los trabajos que se están realizando en la sede de la OACI, bajo el CART.

3.2.5 La Reunión convino que el documento va por el camino correcto y que servirá de referencia la situación regional y cómo responder a la crisis, sumando los comentarios que se irán incorporando al documento y adoptó la siguiente conclusión:

<b>CONCLUSIÓN RV2 DGAC/02 –</b>		<b>ENDOSO DEL PRIMER BORRADOR DEL MARCO ESTRATÉGICO Y ACTIVIDADES CON COMENTARIOS</b>
<p><b>Que:</b> Considerando que el primer borrador del marco estratégico para la aviación civil de Sudamérica en respuesta a la crisis COVID-19 desarrollado por el Grupo Estratégico responde inicialmente a lo esperado por los Estados Miembros:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Endosa el trabajo realizado, con la salvedad que se incorporen los comentarios de los Estados y que los mismos sean circulado en su versión revisada;</li> <li>b) Aprueba el inicio de las actividades seleccionadas, incluyendo la incorporación de grupos de trabajo para su ejecución; y</li> <li>c) Exhorta a los Estados Miembros y Organizaciones Internacionales a participar</li> </ul>	<p><b>Impacto esperado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Político / Global</li> <li><input type="checkbox"/> Inter-regional</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Económico</li> <li><input type="checkbox"/> Ambiental</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</li> </ul>	

activamente en los trabajos relacionados a las actividades y mantener una retroalimentación constante con la Secretaría y la Reunión.	
<b>Por qué:</b> Para garantizar una respuesta armonizada y organizada de los Estados Miembros conforme el impacto del COVID-19 en la aviación regional.	
<b>Cuándo:</b> Inmediato	<b>Estatus:</b> Por adoptar
<b>Quién:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Coordinadores <input checked="" type="checkbox"/> Estados <input checked="" type="checkbox"/> Secretaría OACI <input type="checkbox"/> OACI HQ <input type="checkbox"/> Otros:	

### 3.3 **Liderazgo Colaborativo de OACI para Reconectar el Hemisferio / presentada por Colombia**

3.3.1 La Reunión tomó nota sobre la NE/08 presentada por Colombia, sobre la necesidad de un enfoque de liderazgo colaborativo, dado que recuperar la aviación será un reto de todos los actores bajo una misma visión orientada al impulso de la demanda, la adaptación de los servicios y las regulaciones para facilitar la actividad. La nota de estudio resalta la importancia de trabajar de manera participativa, y buscar causas comunes mediando sobre las partes de interés, también resalta la importancia de escuchar todas las partes, como instituciones que acompañan el sector (IATA, BID, CANSO, entre otros) y que quieren colaborar para aportar soluciones.

3.3.2 La nota de estudio también resaltaba el valor del objetivo estratégico de la OACI del desarrollo económico del transporte aéreo, para fomentar el desarrollo de un sistema de aviación civil sólido y económicamente viable, y a reconocer la importancia del liderazgo colaborativo para convocar a todos los actores del encadenamiento productivo del servicio hacia un plan de reactivación hemisférico.

3.3.3 En sus comentarios, Venezuela reforzó el papel de OACI como máximo órgano regulador de aviación civil de las Naciones Unidas, y considera que el gran desafío será la reconstrucción de la aviación civil, considerando los aportes e iniciativas de todos los actores y el principio de la unión en la adversidad, la igualdad de oportunidades y la transparencia.

3.3.4 El Director Regional invitó a todos a tomar nota de la Nota de Estudio de Colombia, reforzando que continuemos trabajando no solamente como región SAM, pero también como hemisferio, y resaltó el trabajo integrado de las dos oficinas regionales de OACI en nivel de Latinoamérica y América.

### 3.4 **Identificación de Variables para la Etapa de la Recuperación de la Aviación Civil / presentada por Colombia**

3.4.1 A continuación, la Reunión tomo nota de la NE/10 de Colombia sobre el trabajo que el Estado ha llevado, que externaliza y descompone los efectos y retos que afronta la aviación civil hoy y el desarrollo futuro, proponiendo las siguientes variables transversales:

- a) La confianza entre el transporte aéreo y la salud pública, dado que las autoridades de salud son quienes en gran medida conducen la toma de decisiones. Indica que CAPSCA y el desarrollo del protocolo sanitario va a ser de gran utilidad.

- b) La incertidumbre de los usuarios del transporte aéreo. Reconocer que la gran cantidad de información confusa abona a que el uso del transporte aéreo sea cada vez menos atractivo. Se debe definir un camino para cambiar la percepción mediante una estrategia de comunicación basada en datos científicos y sumando a las partes interesadas.
- c) Impacto económico de los actores, y como esto se traslada al resto de sectores, dentro del sistema de aviación y otros como el turismo.
- d) La permanencia de los efectos económicos va a prevalecer en tiempo, debido a la desaceleración económica mundial.
- e) La imposición de un mundo digital, que debemos ver no como una amenaza, sino como oportunidades
- f) Cambios de opinión generalizados sobre la era post-pandemia, que establecerán tendencias que debemos acoger en beneficio del transporte aéreo, como los temas de aviación y el medio ambiente. Estas tendencias debemos identificarlas, junto con sus variables, para potencializarse o mitigarse, y sugerir acciones de manera colaborativa.

3.4.2 Desde su perspectiva, las variables a considerar para tener un análisis regional de aquellas tendencias para actuar como autoridades o riesgos bajo los cuales debemos identificar y mitigar.

3.4.3 Venezuela destaca que entre las variables la confianza de los usuarios en el transporte aéreo. Agrega, que el programa de bioseguridad coherente y viable para la Aviación civil debe ser diseñado de tal manera que no se convierta en una carga para el usuario únicamente, dado que es un asunto que obedece al principio de corresponsabilidad, que involucra a todas las partes interesadas, que utilizan o proveen los servicios prestados.

3.4.4 La Reunión tomó nota de las intervenciones y solicitó a la Oficina Regional considerar esta retroalimentación en las futuras revisiones del marco estratégico y sus actividades, considerando especialmente la confianza al usuario y la carga que estas medidas llevará las partes interesadas. Esta tarea podría ser direccionada al grupo estratégico.

### 3.5 **Papel Fundamental de la Banca Multilateral en el Marco de Estratégico para la Recuperación del Transporte Aéreo Internacional en la Región SAM En Respuesta a COVID-19 / presentada por Colombia**

3.5.1 A continuación, la Reunión analizó la NE/11 de Colombia sobre una propuesta para reconocer la importancia de la banca internacional para el desarrollo de la aviación y las ventajas de asistencia y acompañamiento, indicando ejemplos de diversas instituciones, tales como el Banco Mundial, IFC, BID, entre otros y sus roles, además se destaca que el proceso de estructuración de créditos o figuras innovadoras de financiación empieza con un acercamiento entre los representantes del prestamista y del prestatario, donde se comparten visiones y se sugiere un programa regional o proyecto que contemple las necesidades del sector que podría ser una de las actividades del marco estratégico. Ese programa regional o proyecto podría ser usado para conversar nuevamente con la banca multilateral para mejorar el documento inicial y llegar a una propuesta concreta para la recuperación del sector, bajo el liderazgo de la OACI con el mandato de los directores de las autoridades de aviación civil regionales, empezando por una reunión de acercamiento inicial.

3.5.2 La Reunión concordó con la iniciativa propuesta y encargó a la Oficina Regional iniciar las acciones para su implementación con el apoyo de Colombia y CLAC.

c) **Informe de avances de actividades del marco estratégico**

- NE/04 - Avance de actividad “Plan de comunicaciones” (presentada por la Secretaría)
- NE/05 - Avance de la actividad “Mapa de riesgos a seguridad operacional” (presentada por la Secretaría)
- NE/07 - Dashboard sobre Planes Regionales (presentada por la Secretaría)

3.6 **Propuesta del Plan de Comunicación del Marco Estratégico para la aviación civil de Sudamérica en respuesta a la crisis COVID-19**

3.6.1 La Reunión tomó nota sobre el avance en el Plan de Comunicación (NE/04) como una de las actividades esenciales identificadas durante las reuniones del equipo de trabajo del Marco Estratégico y la primera reunión virtual de Directores. Se tomó nota que se debía considerar todas las partes interesadas (stakeholders) involucradas en la estrategia de recuperación, que incluyen no únicamente al sector de transporte aéreo, sino a otros sectores como salud, turismo y otras entidades de gobierno y organizaciones que forman parte del restablecimiento del transporte aéreo en la región SAM.

3.6.2 El Director Regional recordó a los participantes de la reunión que el objetivo del Plan de Comunicación es garantizar una comunicación efectiva de la información relacionada al Marco Estratégico de Recuperación, ayudando a reducir el nivel de incertidumbre entre todas las partes interesadas incluyendo los pasajeros, tripulaciones, y todas las organizaciones involucradas con la actividad aeronáutica.

3.6.3 Durante la presentación de la NE/04 la Secretaría expuso cual ha sido el proceso de desarrollo del Plan de Comunicación, donde se presentó en la segunda reunión del grupo de trabajo la propuesta inicial que se incorporó para consulta en la propuesta del Marco Estratégico de Recuperación de la Aviación en la Región SAM.

3.6.4 La Secretaría informó que como parte del proceso de consulta se habían recibido varios comentarios como oportunidades de mejora del Plan de Comunicación, reconociendo los comentarios realizados por la Autoridad de Colombia y otros Estados SAM, que servirán para fortalecer el documento en la nueva versión que la Secretaría está preparando.

3.6.5 La Secretaría informó que como parte de la estrategia de comunicación relacionada al Plan de Comunicación se había actualizado el sitio web de la Oficina SAM para facilitar el acceso a la información, simplificándose las categorías del material dispuestos en el sitio; asimismo, a través de la nueva interface, se encuentra ahora más visible el acceso al Marco Estratégico, la información sobre las reuniones relacionadas al COVID-19, protocolos sanitarios, recursos desarrollados por el SRVSOP y el mapa interactivo que contiene información importante relativa al COVID-19 en cada Estado SAM.

3.6.6 La Secretaría finalizó la presentación de la NE/04 resaltando la importancia de establecer una estrategia de trabajo conjunta con las Autoridades de Aviación Civil SAM y otras partes interesadas para el intercambio de información relacionada al Marco Estratégico de Recuperación del transporte aéreo en la región SAM.

3.6.7 La Reunión agradeció a la Oficina Regional el desarrollo del Plan de Comunicación, y por los comentarios realizados al documento y se reiteró el apoyo a toda actividad relacionada con el Marco Estratégico de recuperación incluyendo la de Plan de Comunicación como una iniciativa clave para recuperar la confianza de los usuarios del transporte aéreo y adoptó la recomendación de que los Estados designen a sus enlaces de comunicación, en respuesta a la Carta a los Estados (LC 4/1 - SA162 de fecha 12 de mayo de 2020) para establecer en coordinación con la Oficina SAM, una estrategia única de

comunicación relacionada al restablecimiento del transporte aéreo en la Región SAM, en seguimiento al Marco Estratégico y al Plan de Comunicación.

### 3.7 Avance de la actividad “Mapa de riesgos de seguridad operacional”

3.7.1 Sobre este asunto de la agenda, la Reunión tomó nota, a través de la NE/05 presentada por la Secretaría, sobre la carta AN 11/55-20/50 enviada por la Secretaria General de la OACI a los Estados con fecha 3 de abril de 2020, en la que comentó la necesidad urgente de reducir los riesgos que plantea la propagación de la COVID-19 por medio del transporte aéreo, y a la vez mantener operaciones esenciales de transporte aéreo y de velar por un regreso ordenado a la actividad normal a su debido tiempo.

3.7.2 Asimismo, la Secretaria General alentó a los Estados a ser flexibles en cuanto al mantenimiento de la validez de los certificados, licencias y otras aprobaciones durante la pandemia de COVID-19, y que observen al mismo tiempo las obligaciones que les incumben en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*.

3.7.3 En este contexto, los Estados de la Región SAM consideraron la necesidad de establecer un marco estratégico para preparar a sus Autoridades y proveedores de servicios en la reapertura de las operaciones aéreas como uno de los ejes fundamentales en la recuperación y sostenimiento financiero de los sistemas de aviación civil de los Estados.

### 3.8 Gestión de los riesgos por cambios operacionales

3.8.1 Sobre la *gestión de los riesgos por cambios operacionales*, la Reunión consideró que es evidente que a consecuencia de la pandemia han ocurrido muchos cambios en los sistemas de aviación civil de los Estados, y es por ello que ninguna operación debería realizarse hasta que se haya evaluado todos los riesgos identificados de seguridad operacional existentes. Al respecto, la Oficina SAM junto con su Sede y el SRVSOP se encuentran participando en las siguientes actividades que han permitido avanzar en el mapa de riesgos de seguridad operacional de la Región SAM:

#### **Notificación de diferencias temporales en el subsistema COVID-19 CRD/EFOD**

3.8.1.1 La Reunión tomó nota que, hasta la fecha, diez (10) de trece (13) Estados SAM han completado la notificación de diferencias, quedando pendiente de notificación Guyana, Panamá y Surinam.

#### **Publicación de guías de referencia rápida (QRGs) de la OACI**

3.8.1.2 Para apoyar en la aplicación y gestión de las diferencias temporales, la OACI, con el apoyo de diferentes paneles, grupos de estudio y otros grupos de expertos de la industria, ha promulgado catorce (14) QRGs, cuyo detalle se presenta en el **Apéndice A** de esta parte del informe.

#### **Participación de la Oficina SAM y SRVSOP en el análisis de las QRGs**

3.8.1.3 La Reunión tomó nota que la Oficina SAM y el SRVSOP se encuentran participando activamente en el análisis y desarrollo de las QRGs de aeronavegabilidad (AIR) y operaciones (OPS) de la OACI, proporcionando comentarios y definiendo los problemas que impulsan el desarrollo de las guías por parte de los paneles de expertos, grupos de estudio y especialistas en temas específicos de la industria.

### 3.9 **Desarrollo de material de orientación por parte del SRVSOP sobre la gestión de los riesgos y exenciones temporales**

3.9.1 Para apoyar a sus Estados en la gestión de los riesgos y exenciones temporales, el SRVSOP se encuentra desarrollando folletos de orientación para las Autoridades de Aviación Civil y circulares de asesoramiento (CA) para la industria. Este material de orientación también amplía el contenido de las QRGs y provee un marco para que los Estados gestionen sus riesgos de seguridad operacional durante la pandemia, antes de reiniciar operaciones normales y al inicio de estas operaciones. En el Apéndice B de esta parte del informe, se presenta una lista de los documentos desarrollados por el SRVSOP.

3.9.2 La Reunión tomó nota de la información presentada y solicitó a Guyana, Panamá y Surinam la notificación de las diferencias y el reconocimiento de las diferencias de otros Estados que permita eliminar la incertidumbre reglamentaria; además de se solicitó a los Estados SAM permitir la participación de los especialistas de los Estados en el desarrollo del material de orientación COVID-19; así como implementar el material guía desarrollado en los folletos de orientación y circulares de asesoramiento en preparación para el reinicio de las operaciones; y promover el retorno ordenado y seguro de las operaciones aéreas, cuando corresponda.

3.9.3 La Reunión concordó con las recomendaciones de la NE/05, el apoyo al SRVSOP para continuar con el desarrollo del material de orientación, considerando la seguridad operacional como la línea vital de la aviación civil que no se puede perder de vista, solicitando al mismo tiempo, el fortalecimiento de la capacitación en línea y la identificación de esquemas de vigilancia y supervisión a distancia de tal manera que se refuerce el control de la seguridad operacional.

### 3.10 **Dashboard sobre Planes Regionales de los Estados SAM**

3.10.1 Bajo esta cuestión la Secretaría presentó la NE/07 Dashboard sobre Planes Regionales, indicando la puesta a disposición de los Estados SAM de un centro de monitoreo de los planes de recuperación de los Estados elaborados para enfrentar la contingencia de la COVID-19 y emplear esta información en el esfuerzo de posibilitar la continuación y/o reinicio de las operaciones aéreas en la región de manera segura, confiable y ordenada. Todo esto con el propósito de incrementar la certidumbre de las partes interesadas de la industria de la aviación.

3.10.2 Se alentó a los Estados a designar un enlace en aspectos de comunicación del Estado quien tendría la tarea de validar la información recopilada por la oficina regional sudamericana de la OACI que sería puesta a disposición de los Estados en el sitio COVID-19 de la página web ICAO SAM, tal y como fue solicitado mediante carta dirigida a los Estados en días pasados.

3.10.3 Asimismo, se alentó a las AACs a considerar la creación de una dirección específica dentro de su sitio web, donde se incluyan, o vayan a incluir cuando estén disponibles, las especificaciones para la reactivación de las operaciones nacionales e internacionales, requisitos, formularios, etc., para su incorporación al mapa interactivo.

3.10.4 La Secretaría realizó una descripción del mapa interactivo del Dashboard y se identificaron las fuentes de información que hasta ahora forman parte de la información puesta a disposición de los Estados SAM. La Reunión reconoció la importancia de las propuestas planteada en esta nota de estudio y la recopilación de los planes de los Estados SAM, y propuso que se empleen estas informaciones en la creación de corredores aéreos sanitarios de manera a viabilizar las operaciones aéreas entre los Estados SAM desde el punto de vista de la bioseguridad y comprobar la compatibilidad de las medidas adoptadas. De igual forma se solicitó eliminar las referencias a Wikipedia por poder contener información editable y no oficial.

**APÉNDICE A****GUÍAS DE REFERENCIA RÁPIDA (QRGS) DESARROLLADAS POR LA OACI****Licencias al personal (PEL) / Medicina aeronáutica (MED)**

1. Extensión de la validez de la licencia y habilitación de la tripulación de vuelo **v1.0**
2. Evaluación médica – Extensión de la validez del certificado **v1.0**

**Operación de aeronaves (OPS)**

3. Requisitos de experiencia reciente piloto al mando, copiloto y piloto de relevo en crucero **v2.0**
4. Experiencia reciente helicóptero – Cualificación operacional de piloto al mando **v1.0**
5. Experiencia reciente avión – Cualificaciones de piloto al mando área, ruta y aeródromo (ARA) **v1.0**
6. Verificaciones de la competencia de los pilotos **v1.0**
7. Variaciones en las limitaciones existentes de tiempo de vuelo y de servicio **v1.0**
8. Programas de instrucción de los miembros de la tripulación de vuelo **v1.0**
9. Requisitos mínimos de la tripulación de cabina cuando se transporta carga en la cabina de pasajeros **v.1.0**
10. Requisitos de instrucción periódica de la tripulación de cabina **v1.0**
11. Instrucción periódica de mercancías peligrosas **v1.0**

**Servicios de navegación aérea (ANS)**

12. Extensión del requisito de experiencia reciente del ATCO **v1.0**
13. Alivio en la instrucción del ATCO a consecuencia de la expansión de la COVID-19 **v1.1**
14. Periodicidad de la inspección de vuelo de las ayudas a la navegación **v1.0**

-----

## APÉNDICE B

### MATERIAL DE ORIENTACIÓN DESARROLLADO POR EL SRVSOP

#### Folleto de orientación

1. Folleto de orientación para el análisis y gestión de los riesgos aplicables a la extensión del vencimiento del certificado médico aeronáutico (CMA) por COVID-19;
2. Folleto de orientación para el análisis y gestión de los riesgos aplicables a la extensión del vencimiento del certificado de aeronavegabilidad (CofA) por COVID-19;
3. Folleto de orientación para el análisis y gestión de los riesgos aplicables a la extensión del vencimiento del certificado de una organización de mantenimiento aprobada (OMA) LAR 145 por COVID-19; y
4. Folleto de orientación para el análisis y gestión de los riesgos aplicables a la emisión de exenciones a los explotadores de servicios aéreos por el COVID-19.

#### Modelos de circulares de asesoramiento

1. Modelo de circular de asesoramiento (CA) para mantener la operatividad de aeronavegabilidad protegiendo al personal de mantenimiento

-----

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:           Otros Asuntos**

4.           Bajo esta cuestión del orden del día, se presentaron las siguientes notas de estudio:
- NE/12 – Procedimiento para los vuelos de repatriación durante la pandemia por COVID-19 (presentada por la República Bolivariana de Venezuela)
  - NE/15 – Capsula de aislamiento para el traslado de pacientes con sospecha de COVID-19 (presentada por la República Bolivariana de Venezuela)
  - NI/02 - Medidas Tomadas por el Estado Venezolano ante El Covid-19: “Plan de Contingencia para la Gestión de Tránsito Aéreo (A.T.M.) en Caso de Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII) en las Cercanías y dentro de las Instalaciones ATM” (presentada por la República Bolivariana de Venezuela)

**Procedimiento para los vuelos de repatriación durante la pandemia por COVID-19**

4.1           La Reunión tomó nota de la información presentada en la NE/12 sobre los vuelos de repatriación durante la pandemia por COVID-19.

**Capsula de aislamiento para el traslado de pacientes con sospecha de COVID-19**

4.2           La Reunión fue informada de una iniciativa innovadora de desarrollo de un modelo alternativo de bioseguridad, que asegure el traslado de pasajeros en una Capsula de aislamiento en casos de sospecha de COVID-19.

4.3           Al respecto, el Director Regional propuso que la iniciativa pase al Grupo Estratégico, para que se pueda discutir con mayor detalle la misma, la cual trae elementos nuevos, los que serían bueno discutir en cuanto a la viabilidad, sostenibilidad y responsabilidades en este proceso, para ser evaluado junto con otras iniciativas o actividades similares por los puntos focales del Grupo.

**Medidas Tomadas por el Estado Venezolano ante el COVID-19: “Plan de Contingencia para la Gestión de Tránsito Aéreo (A.T.M.) en Caso de Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII) en las Cercanías y dentro de las Instalaciones ATM”**

4.4           Venezuela presentó información sobre su Plan de Contingencia ATM, indicando que está manteniendo sin interrupción el suministro de los servicios de navegación aérea, considerando las facilidades para los vuelos en escala técnica o emergencia, vuelos de repatriación y humanitarios. En ese sentido, Venezuela ha dispuesto medidas para garantizar la salud del personal técnico y operativo.