

MINUTA FINAL
REUNIÓN VIRTUAL CON EL PRESIDENTE DEL CONSEJO Y LA SECRETARIA GENERAL DE LA OACI PARA
MINISTROS/AS DE SALUD, TRANSPORTE Y TURISMO Y DIRECTORES GENERALES DE AUTORIDADES DE
AVIACIÓN CIVIL SOBRE RECUPERACIÓN DE LA AVIACIÓN EN LOS ESTADOS DE NORTEAMÉRICA,
CENTROAMÉRICA Y CARIBE (NACC)

28 y 29 de octubre julio de 2020

Lista de Participantes

Refiérase al **Adjunto A**.

Orden del día

Refiérase al **Adjunto B**.

Objetivos:

- proporcionar a los/as Ministros/as (Estados) en la región un foro de alto nivel para dirigirse a otros/as Ministros/as y a la OACI sobre las acciones de los Estados durante la pandemia COVID-19;
- informar sobre el papel de la OACI, las actualizaciones de las acciones de mitigación en el transporte aéreo para la apertura de fronteras, sobre la asistencia disponible para los Estados por parte de la OACI y las instituciones financieras;
- seguimiento en la implementación de las medidas de mitigación y recuperación del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) de la OACI; y
- intercambio de perspectivas de los diferentes actores de la aviación para la recuperación de la aviación con el fin de afrontar los retos actuales y compartir las mejores prácticas.

SESIÓN 1: Reunión Ministerial – 28 de octubre de 2020

Inauguración

i. El Sr. Melvin Cintron, Director Regional de la Oficina Regional NACC de la OACI, dio la bienvenida a los participantes a esta primera reunión ministerial, enfatizando la importancia de la participación de alto nivel de los Estados a través de sus Ministros/as de Transporte, Salud y Turismo así como de la oportunidad de compartir preocupaciones e ideas de la implementación de medidas y en general de asuntos de la recuperación de la aviación con el máximo liderazgo de la OACI: el Presidente del Consejo y la Secretaria General.

ii. La Dra. Fang Liu, Secretaria General de la OACI, subrayó los pasos tomados para tratar los retos ayudando a los gobiernos nacionales a encontrar maneras para mantener el funcionamiento de las cadenas de suministro críticas y la amplia asistencia y herramientas de apoyo y actividades de los Estados para implementar las medidas del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) en este camino de la recuperación de la aviación.

iii. El Sr. Salvatore Sciacchitano, Presidente del Consejo de la OACI comentó las graves amenazas a la fundación misma de la conectividad aérea mundial y a los servicios comerciales programados, así como al pronto y oportuno apoyo del Consejo de la OACI. Mencionó asimismo la rápida respuesta con el establecimiento del CART, describiendo sus actividades actuales y actualizaciones próximas del apoyo a

los Estados. El Consejo y la Secretaría de la OACI están tomando todos los caminos del liderazgo y la coordinación mundiales para ayudar a los países a abordar esta pandemia y sus impactos en el bienestar económico global, donde la solidaridad y consideración de estos esfuerzos será importante no solo para el mundo del transporte aéreo mundial sino para el avance del bienestar económico total de las sociedades. Más detalles sobre los discursos de la Secretaria General como del Presidente del Consejo de la OACI aparecen en el **Apéndice C** de esta minuta.

Discusión

La Reunión se desarrolló a través de presentaciones y discusiones abiertas con los/as participantes. Las presentaciones, grabación de la reunión virtual y demás información de la misma pueden encontrarse en el siguiente enlace:

<https://icao.int/NACC/Pages/meetings-2020-DG4RDVConf.aspx>

Cuestión 1: Recomendaciones del CART de la OACI y el Enfoque Estratégico NACC sobre la pandemia COVID-19

1.1 Bajo la P/01, la OACI proporcionó una actualización de las Recomendaciones del CART de la OACI y del enfoque estratégico COVID-19, compartiendo información acerca de las actividades que OACI ha estado desarrollando para apoyar a la región en su recuperación de sus actividades debido al COVID-19, subrayando lo siguiente:

- El CART publicó 11 recomendaciones en las siguientes áreas: seguridad operacional; salud pública; seguridad y facilitación; economía y finanzas; e intercambio de la información. El estado de implementación de cada recomendación puede ser consultado en la base de datos del Centro de respuesta e implementación de la recuperación de COVID-19 (CRRIC) dentro del Portal Seguro de OACI.



- Estas recomendaciones son las bases de las medidas en seguridad operacional, corredor de salud pública, seguridad y facilitación, así como de medidas económicas y compartición de datos entre las diferentes organizaciones y Estados.
- La Oficina Regional NACC de la OACI ha desarrollado, con base en las recomendaciones del CART, material de apoyo, y la OACI cuenta con las herramientas necesarias para ayudar a los Estados en su proceso de recuperación.
- La OACI está asumiendo su papel de liderazgo, proporcionando herramientas de mitigación que ayudarán a sus Estados miembros a monitorear las medidas e instrucción para los/as expertos/as de cada Estado para utilizarlas apropiadamente.

NAM/CAR COVID-19



- La Oficina Regional NACC de la OACI reafirma su compromiso de trabajar conjuntamente con los Estados y la comunidad de la aviación entera en este proceso de recuperación.

Cuestión 2: Recuperación/reinicio de la aviación relacionado con COVID-19: Compromiso de alto nivel y coordinación entre todas las Autoridades de Aviación Civil de los Estados NACC

2.1 Panorama de los principales retos y preocupaciones

2.1.1 Bajo la P/02, la OACI informó sobre los retos y preocupaciones que encaran los Estados al implementar las recomendaciones y directrices del CART como sigue:

- Preocupaciones generales por la falta de recursos (humanos y económicos)
- Preocupaciones relacionadas con la salud (falta de armonización de políticas, de guías para las pruebas médicas, procedimientos de desinfección, etc.) en aeropuertos, aeronaves, etc.
- Preocupaciones relacionadas con la seguridad operacional (gestión de mitigación, mitigación de riesgos, etc.)
- Preocupaciones relacionadas con la facilitación
- Preocupación relacionada con la seguridad de la aviación (vigilancia eficaz de la seguridad de la aviación, etc.)
- Aspectos económicos y financieros para apoyar la recuperación de la aviación.

2.1.2 Se reconoció que en muchos Estados estos retos y preocupaciones son comunes y que varios de ellos podrían mitigarse o superarse con el apoyo y la coordinación con las autoridades de alto nivel de los Estados a nivel ministerial y en coordinación con todas las partes interesadas de la aviación.

2.2 Discusión ministerial sobre los retos/preocupaciones sobre la implementación de las recomendaciones del CART e intercambio de lecciones aprendidas y mejores prácticas

2.1.2 Para actualizar a los/as participantes sobre las diferentes perspectivas con respecto al impacto de la pandemia COVID-19 en la aviación, y sobre el trabajo coordinado logrado por los diferentes socios de la aviación para el reinicio y la recuperación de la aviación en la región, se brindaron diferentes presentaciones e intervenciones (el **Apéndice D** incluye explicaciones más detalladas sobre estas intervenciones):

- a) Bajo la P/11, el Sr. Jeff Poole, Vicepresidente–Defensoría, Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC) informó sobre la contribución de los viajes y del turismo en el mundo y regionalmente, enfatizando las pérdidas globales y las pérdidas en las Regiones Norteamérica y Caribe, el plan de recuperación de 100 millones de empleos y los doce compromisos del sector privado. WTTC solicitó a los gobiernos: a) un enfoque coordinado para abrir las fronteras; b) implementar protocolos internacionales de pruebas médicas; y c) reemplazar las medidas generales de cuarentena y aplicarlas solo en los casos positivos.
- b) Bajo la P/16 Rev., la OMS/OPS explicó la situación epidemiológica actual con la pandemia en las Américas, subrayando las respuestas de salud correctas de los Estados y las mejoras a considerar. La OPS también explicó su perspectiva sobre la "nueva normalidad", en qué se basará y lo que se debe considerar. Finalmente, la OPS compartió su asesoría sobre lo que se debe incluir para retomar el tránsito aéreo internacional no esencial, recomendando: a) un enfoque impulsado por la evaluación de riesgos; b) el uso de mascarillas quirúrgicas médicas; c) inspección visual en aeropuertos; y d) seguimiento de la salud de los viajeros entrantes durante 14 días, y **no se**

recomienda: a) cuarentena de viajeros; b) realizar pruebas médicas a los/as viajeros/as ya que la condición puede variar; y c) Ninguna otra práctica que genere una falsa sensación de seguridad.

- c) AIRBUS comentó la importancia de la industria aeronáutica para seguir demostrando el cumplimiento de las medidas de seguridad y sanitarias, su apoyo a la implementación del CART y ofreció brindar asesoramiento y su experiencia en gestión de riesgos para ayudar a los Estados.
- d) Bajo la P/12, IATA informó que Latinoamérica es una de las regiones más afectadas por las restricciones de los países y los cierres de fronteras durante más de 6 a 7 meses, y proporcionó algunas estadísticas sobre las pérdidas (84 mil millones de dólares) y el cese de operaciones de más de 40 aerolíneas de todo el mundo, provocando una brecha significativa de conectividad dentro de la región y el mundo. Bajo este escenario, IATA enfatizó que más aerolíneas cesarían sus operaciones a menos que los Estados comiencen a reabrir fronteras y a retirar cuarentenas. La recuperación tomará algún tiempo y la conectividad que se tenía en 2019 no se alcanzará hasta 2024-2025 para operaciones internacionales y 2023 para operaciones nacionales. IATA sugirió un equilibrio entre la salud pública y la recuperación económica, y que los gobiernos tomen el liderazgo y las medidas adecuadas que estimulen el regreso de los/as pasajeros/as. IATA apoya la implementación completa de las medidas CART y declaró que los pasajeros/as no recuperarán la confianza si seguimos poniendo restricciones y cuarentenas.
- e) Bajo la P/17, el Banco Mundial hizo una revisión del impacto de la pandemia en la industria del transporte aéreo, enfatizando que la aviación en América Latina no se está recuperando como el resto del mundo. El Banco Mundial considera que el escenario actual impone la necesidad de establecer criterios para el apoyo de los gobiernos a la aviación, sugiriendo considerar también que el impacto negativo en la economía que podría derivarse de una posible pérdida de conectividad generada por la bancarrota de una aerolínea y, asimismo, la viabilidad económica de la aerolínea en el escenario posterior a la pandemia. La modalidad de apoyo debe elegirse cuidadosamente (subvención, préstamo, nacionalización, etc.).

Cuestión 3: Intervenciones de Ministros/as y Representantes de alto nivel de los Estados sobre el apoyo estatal y acciones para la recuperación/el reinicio de la aviación de manera sostenible bajo la y actividades reinicio/recuperación/resiliencia

3.1 Tomando nota de las diferentes perspectivas de los socios de la aviación, los/as Ministros/as y representantes de alto nivel de los Estados intervinieron con el apoyo de sus Estados y las acciones para la recuperación/el reinicio de la aviación (El **Apéndice E** incluye una descripción más detallada de estas intervenciones):

- Bajo la P/14, Canadá habló sobre el impacto económico y en la confianza del público en la aviación debido a la pandemia de la COVID-19, explicando sus cuatro acciones prioritarias: a) mantener los suministros esenciales en todo Canadá; b) mantener los servicios de aviación y otros servicios esenciales como la energía, infraestructura, etc.; c) la repatriación, para asegurar que los/as ciudadanos/as canadiense regresaran a Canadá; y d) limitar los viajes, para prevenir y evitar la importación y propagación del virus COVID-19. Canadá indicó la importancia de las acciones de mitigación de riesgos que debían tomarse y enfatizó el hecho de que los Estados deben trabajar juntos, integrando instituciones gubernamentales y otras con el objetivo de responder de manera eficaz a la pandemia COVID-19.

- Bajo la P/20, la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) informó sobre sus respuestas a la pandemia con su Protocolo EASA/ECDC y el Protocolo de Seguridad de la Aviación y la Salud de la Aviación (AHSP), la publicación de varias pautas para introducir nuevos procedimientos y seguir la evolución de la pandemia, el trabajo con los Estados europeos con la segunda ola de casos, las acciones para recuperar la confianza y la armonización de las medidas de la Unión Europea (UE). EASA concluyó que la supervisión basada en riesgo/desempeño es más relevante que nunca, las Autoridades de Aviación Civil Nacionales (NCAA) deben permanecer atentas y ajustar sus procesos a la "nueva normalidad" y que la solidez y resistencia del Sistema de gestión de la seguridad operacional son esenciales debido al aumento de la interrupción inducida por la crisis COVID-19.
- Cuba reconoció el trabajo realizado por la OACI y apoyo a los Estados en este tiempo de crisis. También indicó que el transporte aéreo, el turismo y el comercio en general, han sido de los sectores más afectados en ese Estado debido a la COVID-19. Cuba compartió su experiencia al preparar las acciones de mitigación para la pandemia, lo que permitió que los aeropuertos cubanos se mantuviesen abiertos para carga, repatriación, coordinaciones médicas y emergencias. Cuba ha trabajado con las entidades internas de su país para desarrollar protocolos sanitarios certificados que aseguren las correctas operaciones aéreas.
- Dominica al ser un Estado que promueve el turismo, indicó que éste había cambiado dramáticamente en su Estado debido a la pandemia de la COVID-19. Desde muy temprano el país comenzó a prepararse para afrontar el virus, sin embargo, el Estado se vio muy afectado debido a que su industria más importante es el turismo y muchas personas dependen de forma directa e indirecta de este rubro. Dominica ha comenzado su proceso de reapertura de las operaciones, comenzando el 15 de junio de 2020, primero de forma nacional y seguidamente de forma internacional. Dominica, en colaboración con la aviación, salud y turismo, ha lanzado una estrategia turística llamada "Vayan a Dominica y relájense", ya que el Estado debe impulsar su economía. Los protocolos y las medidas sanitarias continuarán, trabajando con todas las entidades del Estado para enfrentar los retos de la industria de la aviación. Dominica enfatizó la importancia de armonizar y de estandarizar todos los protocolos a utilizar, y de apoyar las medidas establecidas por la OACI y la IATA.
- Estados Unidos mencionó las muchas acciones tomadas para asegurar la continuidad de la aviación, por lo cual activaron un equipo de tarea para dar respuestas a los diferentes aspectos que necesitaba la aviación y otras áreas, manteniendo una comunicación continua y cruzada entre las diferentes organizaciones y agencias para compartir la información para desarrollar mejores procedimientos, y actualizar sus planes de acción entre otros. Estados Unidos también comenzó desde temprano a trabajar como parte del CART para desarrollar el primer informe del Grupo y está trabajando con la OACI en el segundo informe, que tendrá mayor información y el establecimiento de recomendaciones con información actualizada sobre la pandemia. Estados Unidos también ha desarrollado el documento "Un Camino para la recuperación" que presenta información para la protección a los/as viajeros/as, y para reducir el contagio de la aviación sin comprometer la aviación. Finalmente, Estados Unidos indicó la necesidad de recuperar la aviación y la importancia de la colaboración conjunta para lograr estas metas, enfrentar los retos y asegurar que la aviación siga evolucionando ya que cuando al trabajar de forma colaborativa se es más eficiente y fuerte.
- Honduras estableció una estrategia de recuperación basada en cuatro fases como ejes fundamentales en cuanto a la seguridad operacional y la bioseguridad, todos bajo los lineamientos

de la OACI y la IATA. Estas fases contemplan una reapertura gradual de los aeropuertos, primero con las operaciones nacionales y luego una reapertura controlada de las operaciones internacionales. Para principios de noviembre las operaciones internacionales están siendo abiertas a nuevos horarios e incluso a operaciones los domingos incrementando de esta forma las operaciones de las líneas aéreas.

- México hizo hincapié en su análisis en conjunto con las secretarías de salud, economía, relaciones exteriores junto con otras instituciones, lo que tuvo como resultado que el país nunca cerró sus fronteras. México comentó los beneficios de esta decisión. Indicó que continúa monitoreando la situación actual del país y del extranjero y actualizando sus procedimientos de acuerdo con estos datos, que se reflejan en las diferentes circulares que el Estado ha emitido a los explotadores y diferentes involucrados en el sistema de aviación, comunicando las medidas de desinfección, procedimientos de emergencia y otros. México reconoció la necesidad de abrir la aviación y otros rubros económicos, como el turismo, lanzando la campaña llamada “México Vuela Seguro” para impulsar la economía y tener resultados positivos tanto en la aviación como en el turismo. México informó del impacto negativo en sus operaciones bajando hasta en un 93% sus operaciones a nivel nacional. En este momento sus operaciones se han incrementado un 50%, recuperándose también actividades del turismo interno y poco a poco actividades del turismo internacional.
- Trinidad y Tabago ha trabajado de forma ardua en el desarrollo de procedimiento y en la implementación de las recomendaciones del CART, coordinando todas las acciones implementadas de conformidad con diferentes organizaciones de los Estados. El Estado está consciente de la necesidad de apoyar estas medidas para disminuir la transmisión del virus. La reapertura de la aviación se está realizando de forma gradual, al momento se ha permitido un número limitado de vuelos nacionales e internacionales, así como algunas operaciones de cargo.
- Para la aviación, Barbados ha trabajado en procedimientos y el establecimiento transparente de medidas con el objetivo de crear resiliencia, aumentar el compromiso, trabajar conjuntamente para el bien de la economía y el Estado.

3.2 Al concluir la Sesión, los/as Ministros/as y otros representantes de alto nivel pudieron escuchar y comprender mejor el papel de liderazgo que desempeñan y que desempeña la OACI en la aviación, y lo que es más importante, el papel de liderazgo que ha estado desempeñando específicamente con respecto a las acciones COVID-19. Otra preocupación notada fue la de una posible segunda ola y el hecho de que algunos Estados ya la están experimentando. Todos acordaron reconstruir la confianza del público, ya que en el turismo y el viaje es algo que todos deben atender. La colaboración regional es clave para la recuperación exitosa de la aviación en la región.

3.3 Los/as Ministros/as agradecieron a la OACI e identificaron: a) sus propios retos en sus Estados para equilibrar la reapertura de su aviación asegurando al mismo tiempo la ciudad de sus ciudadanos/as lo que consideran esencial; b) su conocimiento sobre la importancia de la aviación civil; c) la asistencia y apoyo activos de la OACI y su Oficina Regional NACC para la implementación y el monitoreo de los Estados; y d) la devastación debida a la pandemia en sus economías y las muchas cuestiones que deben ser resueltas. Los Ministros/as comprendieron la importancia y la contribución que puede llevar la aviación a los Estados y acordaron en principio con los esfuerzos realizados por la OACI y la necesidad de implementar las recomendaciones del CART notando sin embargo que las necesidades individuales de los Estados también deben ser abordadas mientras los mismos luchan para reconstruir sus economías.

Conclusión 1: Que con el objeto de una recuperación pronta y sostenible de la aviación y del sector del transporte aéreo, los Ministros/as de Transporte, Salud y Turismo de los Estados NACC presentes en esta reunión acuerdan mejorar el apoyo a través de la Autoridad de Aviación Civil del Estado para hacer expeditas las decisiones y acciones necesarias para lograr esta meta, siguiendo las medidas sugeridas por el CART de la OACI y la guía y asistencia de la OACI.

SESIÓN 2: Reuniones con los Directores Generales de las AAC y Líderes principales / 29 de octubre

Inauguración

- i. El Sr. Melvin Cintron, Director Regional de la Oficina Regional NACC de la OACI, dio la bienvenida a los/as participantes y brindó un panorama de las discusiones sostenidas con los Ministros/as de los Estados durante la Sesión 1, enfatizando el compromiso y el apoyo de la OACI a los Estados.
- ii. La Dra. Fang Liu, Secretaria General de la OACI s, expresó la importancia de la aviación en la Región Caribe como uno de los motores principales de la economía, notorio por el impacto negativo de la pandemia actual en la aviación. Se comentó el continuo apoyo de la OACI con las recomendaciones del CART, los paquetes de implementación (I-PACKS) de la OACI, el apoyo dedicado de la Oficina Regional y el Corredor de salud pública (PHC) entre algunas de las iniciativas para ayudar a los Estados. Las alianzas con la industria con ACI, IATA y otros socios apoyan la verificación de la implementación apropiada de las medidas. Finalmente, alentó la colaboración y el apoyo mutuo entre los Estados y la industria para el éxito y la recuperación sostenible de la aviación.

Cuestión 4: Estado de implementación bajo el Enfoque Estratégico NACC en seguimiento a la Hoja de Ruta Mundial de Implementación (GIR) y el sistema del Centro de Implementación de Respuesta y Recuperación de COVID-19 (CRRIC)

4.1 Actividades del Enfoque Estratégico NACC que apoyan/asisten a la implementación

4.1.1 Se recordó a la Reunión los acuerdos regionales de diferentes reuniones de Directores Generales NACC con el Enfoque Estratégico NACC como se comentó en la P/01 y que sus actividades son consistentes con las actuales medidas CART de la OACI, que están siendo implementadas actualmente y notificadas a través del CRRIC de la OACI.

4.2 Estado de implementación de los Estados bajo el CRRIC

4.2.1 Bajo la P/05, la OACI recordó las recomendaciones del CART de OACI y la Hoja de ruta de implementación global (GIR) diseñada para apoyar, coordinar y monitorear la implementación de las recomendaciones y guía del CART por los Estados y la industria. Se explicaron las diferentes actividades de asistencia de la Oficina Regional NACC de la OACI a los Estados, como el sitio web ICAO NACC COVID-19 y los iPacks.

4.2.2 Se presentó una actualización sobre el estado de implementación CART de los Estados NACC. Mientras que la mayoría de los Estados notifican avances en la implementación de las recomendaciones de seguridad operacional y seguridad de la aviación, las medidas para el apoyo financiero a la viabilidad

del sector del transporte aéreo están, en muchos casos, en vías de ejecución. Sobre la adopción de medidas de mitigación del riesgo de salud pública, el 100% de los Estados requiere desinfección rutinaria, limpieza con regularidad de las instalaciones aeroportuarias y de las aeronaves, y distanciamiento físico. En cambio, el uso genérico de filtros HEPA, el empleo de tecnologías auto-desinfectantes y los acuerdos de inspección sanitaria “one-stop” (de parada única) están lejos de ser ampliamente adoptados.

Conclusión 2: Considerando las respuestas oportunas y objetivas de los Estados sobre su avance en la implementación de las medidas CART, los Estados acuerdan continuar sus actualizaciones oportunas y notificaciones al CRRIC de la OACI, así como compartir sus mejores prácticas y lecciones aprendidas en beneficio de otros Estados y de la región en la recuperación de la aviación.

4.3 Apoyo de la industria sobre la implementación

4.3.1 El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) dio un panorama de las actividades del Banco en apoyo de la aviación. Como el Banco multilateral principal, enfocado en las Regiones de Latinoamérica y el Caribe, el BID ha estado trabajando estrechamente con sus Estados miembros durante la COVID-19 tanto para las respuestas inmediatas como para la recuperación de la economía. El BID ha estado trabajando con la OACI con la finalidad de agilizar la implementación de los iPacks utilizando los apoyos técnicos y financieros del BID. Otra área de interés para el BID está relacionada con el entendimiento de los impactos de la crisis en la gestión de la infraestructura, particularmente la de las concesiones aeroportuarias, así como en enfocarse en prácticas verdes y sostenibles, así como en el uso de la tecnología para reconstruirla de una manera más segura y más eficiente.

Conclusión 3: Oportunidades con el banco interamericano de desarrollo (BID). Que los Estados consideren las diversas oportunidades que están surgiendo debido a la crisis para trabajar en conjunto con el BID e intenten desplegar las mejores políticas y mejores prácticas.

4.3.2 Bajo las P/17 y P/18, el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) informó que es un banco de desarrollo multilateral que cuenta con 15 miembros y tiene el rol principal de ofrecer créditos al sector público (gobiernos y organizaciones como COCESNA), al sector privado (como aerolíneas, concesionarios aeroportuarios, proveedores de servicios de navegación aérea) y el sector financiero. El BCIE presentó una comparación de las operaciones aéreas entre septiembre de 2019 y de 2020, con sus efectos en la economía. Para el BCIE, una política de cielos abiertos podría beneficiar la reanudación de las actividades económicas de los países, con mejores precios en los boletos y favoreciendo el turismo regional. El BCIE también proporcionó una línea de crédito de USD350 millones para la recuperación de los ahorros de sus miembros, la cual está vigente hasta diciembre de 2020.

Conclusión 4 Oportunidades con El Banco Centroamericano De Integración Económica (BCIE): Que, los gobiernos de los Estados Centroamericanos, República Dominicana y otros Estados miembros de BCIE consideren el apoyo que ofrece el BCIE en el proceso de recuperación de sus economías para beneficiar a la aviación de esta iniciativa.

4.3.3 Bajo la P/23 ACI informó sobre los objetivos y beneficios de su Acreditación de Salud Aeroportuaria (AHA), detallando las mejores prácticas logradas y el número actual de miembros que se benefician de la AHA.

4.3.4 Bajo la P/22, la OPS/OMS amplió y detalló su primera intervención de la Sesión 1, en particular sobre su Asesoramiento para la reanudación del tránsito aéreo internacional no esencial y la necesidad de tomar un enfoque basado en riesgos, mitigación de riesgos y consideraciones de comunicación de riesgo adecuadas.

4.3.5. Bajo la P/10, ALTA mostró el impacto de la pandemia a la aviación y la economía, donde se estimó que la industria alcanzará los niveles de tráfico del año pasado para 2025. ALTA instó a los Estados a adoptar un enfoque equilibrado basado en la evaluación de riesgos, eliminando las cuarentenas y adoptando requisitos estandarizados de pruebas médicas previas al vuelo, reabriendo las fronteras y admitiendo viajeros/as de cualquier nacionalidad que lleguen por vía aérea.

4.3.6. Bajo la P/13 CANSO comentó sobre el impacto de la pandemia a las operaciones aéreas y a la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) donde los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) están implementando planes de contingencia y de negocios, reduciendo costos y actualizando su modelo de negocio. En el ámbito nacional, los planes nacionales de contingencia se implementan para asegurar la continuidad de los servicios. Enfatizó los retos principales que se están considerando. CANSO está trabajando con la OACI y los Estados para salvaguardar la aviación y el rol vital de la ATM, proporcionando orientación, asociándose con proveedores de ATM para ofrecer acceso gratuito temporal a herramientas para ayudar a los ANSP y otras actividades para apoyarlos.

4.3.7 Bajo la P/07, TIACA enfatizó la importancia del liderazgo de la OACI en la recuperación de la aviación, y, particularmente en el apoyo al transporte de carga aérea, mencionando la Plataforma de recuperación de la COVID-19. La crisis generada por la pandemia termina siendo un elemento para estimular la innovación, lo cual, en el caso del transporte de carga aérea, se ha reflejado en la digitalización del viaje de la carga (base de datos integrada que permite el procesamiento de documentos sin la necesidad de documentos físicos). Actualmente, se cuenta con modelos de sistemas digitales basados en la nube que están utilizándose en aeropuertos europeos, los cuales pueden servir de ejemplo. La distribución mundial de vacunas se presenta como el siguiente gran reto para el transporte de carga aérea y, por ende, es necesario estar preparados.

Conclusión 5: Automatización de la Carga Aérea. Que los Estados y la industria estén conscientes de la importancia de la carga aérea para el bienestar de la población y el comercio mundial por lo que las terminales de carga procurarán estar preparadas con la automatización y conveniencia de todos los procesos. Por lo tanto, en la medida de lo posible, gestionarán los procesos sin papel.

4.3.8 Bajo la P/21, IATA informó sobre la recuperación de la confianza de los pasajeros, trabajar con los gobiernos para levantar las restricciones y armonizar las operaciones, la política mundial de pruebas médicas como alternativa a la cuarentena y medidas adicionales de ayuda financiera del gobierno teniendo en cuenta la falta de recursos dentro de la región. IATA reiteró la necesidad de que los Estados cooperen entre sí para reabrir las fronteras.

4.3.9 Bajo la P/08, IFALPA comentó los aspectos clave que ven en las cuestiones de recuperación de la aviación, subrayando que la velocidad del comercio, la economía y el progreso se ven directamente afectados por la aviación, y si esta situación continúa; la superación de esta etapa seguirá viéndose afectada negativamente. Un factor que debe destacarse son las normas de seguridad operacional, los

niveles de competencia y las calificaciones que deberán ser monitoreados de cerca, porque, aunque la industria está experimentando una reducción en los asientos/millas disponibles y los ingresos, la seguridad operacional debe continuar con un nivel del 100%. Bajo el Apéndice F se presenta una explicación más detallada de las intervenciones de la industria.

4.4 Medidas operacionales tomadas para gestionar riesgos durante y reinicio y recuperación de las operaciones aéreas

4.4.1 Bajo la P/04, la OACI informó sobre la situación actual de las operaciones aéreas en la Región CAR, la cual, junto con el impacto de la pandemia COVID-19 también tuvieron que lidiar con las contingencias de temporada de huracanes activa. La OACI recordó las diferentes actividades y guías proporcionadas para que los Estados tomaran medidas operacionales adecuadas para gestionar los riesgos durante el reinicio y la recuperación de las operaciones aéreas.

- orientación para la prestación de servicios de tránsito aéreo en un contexto de COVID-19, que compila recomendaciones a ser implementadas por los ANSP
- se condujeron varios webinarios y sesiones de concienciación para abordar la situación actual del COVID-19
- asistencia para procedimientos mejorados de trabajo en el ambiente de Control de Tránsito Aéreo (ATC)
- guías para el bienestar personal de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) y para la reactivación de servicios ATC
- medidas para preparar la reactivación de las operaciones aéreas
- orientaciones para respaldar el proceso de toma de decisiones de gestión de riesgos de seguridad operacional de las Autoridades de Aviación Civil (CAA)

4.4.2 Bajo la P/03, la OACI comentó sus actuales actividades relacionadas con COVID-19, tales como el Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) con el concepto PHC para crear confianza en las operaciones de reinicio, asegurar las operaciones de vuelo continuas con mínimas restricciones en las operaciones de las aeronaves, impidiendo la propagación de COVID-19 a través del viaje aéreo, protección de la salud y de la seguridad operacional de la tripulación y de los/as pasajeros y un enfoque coordinado con los procedimientos y requisitos armonizados. La OACI también informó sobre otro de material de orientación como:

- Material de orientación para la certificación, coordinación y cierre de aeródromos y la reanudación de la explotación de aeródromo, en el contexto de COVID-19
- una lista de verificación para facilitar el reinicio de un cierre total o parcial del aeródromo, asegurando que se mantenga la seguridad, la regularidad y la eficiencia.

4.4.3 En este sentido, la Reunión tomó nota de los retos encarados durante el reinicio y la recuperación de las operaciones aéreas:

- Implementación y actualización de medidas de control que puedan sostenerse en el mediano plazo
- Implementación y ensayo de planes de contingencia en caso de posible contagio de COVID-19
- Disponibilidad de personal competente
- Continuar los programas de mantenimiento y actualización de infraestructura y equipo

- Falta de coordinación con las autoridades de salud pública, explotadores de aeronaves, ANSP, explotadores de aeródromos, etc., para abordar las necesidades/preocupaciones de todas las partes interesadas, antes de iniciar operaciones en un aeródromo.
- La reanudación de las explotaciones después de un cierre total o parcial del aeródromo implica verificaciones preparatorias integrales para garantizar explotaciones de aeronaves seguras y eficientes.

Conclusión 6: Considerando la necesidad de que los Estados apoyen colectivamente una reapertura y recuperación armonizadas de las operaciones aéreas en la región, los Estados NACC acuerdan el apoyo de la Oficina Regional NACC de la OACI sobre un intercambio más coordinado y oportuno de actualizaciones de cada Estado para mejorar la coordinación sobre la reapertura de fronteras y el levantamiento de las restricciones en particular con respecto a los nuevos brotes que suceden en la región.

Cuestión 5: Retos y preocupaciones sobre la implementación de las recomendaciones del CART por parte de los Estados y las partes interesadas de la aviación

5.1 Panorama de los retos y preocupaciones principales

5.1.1 Bajo la P/06, y de manera similar a la P/02, la OACI detalló los cambios y las preocupaciones que encaran los Estados al implementar las recomendaciones y directrices CART para introducirlas en la discusión con los Directores Generales de las AAC.

5.2 Panel de discusión de los retos/preocupaciones de la implementación del CART – intercambio de las mejores prácticas y lecciones aprendidas

5.2.1 Siguiendo los resultados de la Reunión Ministerial (Sesión 1), los retos y las preocupaciones en la implementación de las medidas CART y los retos encarados durante el reinicio y la recuperación de las operaciones aéreas, los Directores Generales de las AAC de los Estados compartieron sus visiones y experiencia con respecto a la aplicación eficaz de medidas de recuperación y acciones de seguimientos previstas según lo siguiente:

- a) Bajo la P/15, Canadá explicó el trabajo que realizó en conjunto con diversas instituciones gubernamentales tales como el ministerio de transporte, de turismo, de salud y muchos otros, además de la integración de las diferentes provincias de Canadá para establecer medidas de mitigación estandarizadas entre todos. Además del trabajo interno de Canadá, este Estado desarrolló medidas en conjunto con la industria facilitando de esta forma la implementación rápida de las medidas de mitigación, medidas sanitarias y otras medidas que favorecieron la eficaz reapertura de operaciones. Canadá indicó que cree en la implementación de soluciones a largo plazo, por lo cual está trabajando estrechamente con todas las organizaciones y la industria para actualizar las medidas implementadas siempre que sea posible, establecer nuevas medidas y aprender de la experiencia para crear residencia y una aviación más fuerte. Canadá enfatizó la importancia de trabajar de forma conjunta con todas las partes interesadas, identificando los diferentes roles y las responsabilidades de cada organización y la importancia de realizar un trabajo en conjunto.
- b) Estados Unidos destacó la importancia de la coordinación entre socios gubernamentales, que en su caso eran en un principio FAA, TSA, *Homeland Security*, y *Customs and Border Protection*, pero

que en esta crisis de COVID-19 también incluyó a las autoridades de salud pública como los *Centers for Disease Control and Prevention (CDC)*. Juntos han trabajado en “Runaway to Recovery” (<https://www.transportation.gov/briefing-room/runway-recovery>), un documento informativo destinado a aerolíneas y aeropuertos para actuar de forma efectiva y mitigar los riesgos de salud pública del Coronavirus. Estados Unidos subrayó la importancia del trabajo de CART para asegurar la adecuada concienciación de los Estados en la gestión del riesgo de salud pública y espera con interés el segundo informe del CART. Ahora es necesario abordar temas centrales como el PHC o las “burbujas de viaje”, un concepto desarrollado dentro del programa CAPSCA, y seguir desarrollando guías prácticas, basadas en el riesgo y consistentes con las normas médicas y la realidad de las operaciones aéreas. El uso de herramientas de comunicación es también crítico para el éxito individual, regional y global de los Estados, permitiendo implementar una estrategia coordinada por fases capaz de hacer regresar la confianza y la buena disposición de las muchas partes del sistema. “Cuando colaboramos, somos una poderosa fuerza para la recuperación de la aviación”.

- c) México también aboga por una coordinación amplia para mejorar la eficacia de los esfuerzos de los principales actores en la aviación civil. México no interrumpió la actividad del transporte aéreo, pero, al igual que el resto de Estados, experimentó un significativo descenso en el número de vuelos y pasajeros/as transportados/as. Recientemente el sector del transporte aéreo en México lanzó una campaña de comunicación integral liderada por una agencia gubernamental, “México vuela seguro”, que busca compartir con el público general los esfuerzos de coordinación y las medidas implementadas para recobrar la confianza de los/as usuarios/as. La campaña implica la firma de un acuerdo entre aeropuertos, aerolíneas, prestadores de servicios y entidades gubernamentales para el uso de dos plataformas tecnológicas: una aplicación/sitio web destinada al cumplimiento, para verificar la implementación de las medidas obligatorias; y una aplicación/sitio web de confianza, para notificar el cuestionario de salud y dar guías a los/as usuarios/as. Una vez que la crisis del COVID-19 termine, estas aplicaciones serán usadas como herramienta de comunicación permanente ante futuros eventos de salud públicos.
- d) Costa Rica cerró sus fronteras marítimas y aéreas el 18 de marzo de 2020, comenzando inmediatamente un diálogo entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Ministerio de Salud, y el Ministerio de Turismo para hacer frente a la emergencia nacional causada por la COVID-19. Mientras los protocolos sanitarios eran acordados entre las entidades gubernamentales, Costa Rica permitió vuelos de carga y repatriación desde los aeropuertos internacionales bajo estrictas medidas de salud pública. La apertura gradual a vuelos internacionales comenzó en agosto, requiriendo seguro médico y una prueba PCR negativa a los/as pasajeros/as y gracias al bajo nivel de contagio de COVID-19 evidenciado por las pruebas realizadas, Costa Rica ha decidido abrir completamente sus fronteras aéreas desde el 1 de noviembre de 2020, probando así la validez de concepto del PHC. Los Estados pueden imponer medidas obligatorias de salud pública como el uso de mascarillas, lavado de manos frecuente y distanciamiento social, pero la comunicación debe llegar a los/as ciudadanos/as para que estos/as sean responsables en la aplicación de estas medidas, independientemente del ambiente donde se encuentren.
- e) Trinidad y Tabago se refirió a dificultades de los Estados menos desarrollados para el apoyo financiero de las aerolíneas. Los gobiernos se encuentran en una difícil situación porque otros negocios y sectores que crean empleo en el país también piden apoyo. Es por esto que iniciativas como la rebaja salarial voluntaria de los/as pilotos de Caribbean Airlines para asegurar la viabilidad financiera de la compañía son tan loables. En Trinidad y Tobago se preparó un sistema

paralelo de salud contra COVID-19, tratando a las personas infectadas en instalaciones totalmente separadas de otras áreas del hospital. Durante este tiempo, el gobierno ha estado apoyado por comités sectoriales para determinar los protocolos de salud pública y las medidas de reinicio. Después del cierre total de las fronteras aéreas en el Caribe, permitiendo sólo vuelos de carga y repatriación, la actividad del transporte aéreo está recobrándose gradualmente permitiéndose de nuevo los vuelos de turistas. Esto representa un serio desafío para los Estados porque después de estar parados durante varios meses, el personal aeroportuario (ej. *handling*) y el personal de seguridad necesitan recobrar su competencia. Las autoridades de aviación civil, por lo tanto, necesitan estar preparadas para, en poco tiempo, llegar a cabo revisión de antecedentes, instrucción y examen del personal aeroportuario, a fin de evitar retrasos en la reanudación de operaciones aéreas.

5.2.2 Como comentarios finales de la reunión, los Estados y todas las partes interesadas de la aviación felicitaron a la OACI por organizar este evento con el compromiso directo de los Ministros de Salud, Transporte y Turismo de la OACI y el diálogo posterior con los Directores Generales de la AAC. La Reunión consideró que los objetivos esperados fueron cumplidos y se logró una mejor comprensión y el compromiso para avanzar en la implementación de las medidas CART y para prepararse para las nuevas medidas CART a implementarse pronto buscando mejorar la colaboración inter-Estatal e inter regional para obtener una mejor recuperación o reinicio en la región.



North American, Central American and Caribbean Office (NACC)
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)

APPENDIX/APÉNDICE A

ICAO Virtual Meeting with the President of the Council and the Secretary General of ICAO for Ministers of Health, Tourism and Transportation and Civil Aviation Authorities Directors General on Aviation Recovery in the North American, Central American and Caribbean (NACC) States

Reunión Virtual con el Presidente del Consejo y la Secretaria General de la OACI para Ministros/as de Salud, Transporte y Turismo y Directores Generales de Autoridades de Aviación Civil sobre recuperación de la aviación en los Estados de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)

Zoom Meeting, 28 and 29 October 2020 / Reunión Zoom, 28 y 29 de octubre julio de 2020

LIST OF PARTICIPANTS/ LISTA DE PARTICIPANTES

ANTIGUA AND BARBUDA/ANTIGUA Y BARBUDA

1. Sir Robin Yearwood, Minister of Public Utilities, Civil Aviation Transportation and Energy
2. Hon. Molwyn Joseph, Minister of Health Wellness and the Environment
3. Hon. Charles Fernandez, Minister of Tourism and Investment
4. Brian Challenger
5. Edson Joseph
6. Peter Abraham
7. Cosmore Barnes

ARUBA

8. Crispin Romero, Minister of Transport
9. Anthony Kirchner

BARBADOS

10. Hon Lisa Cummins Minister of Tourism and International Transport
11. Francia Jordan
12. Tracey Forde Bailey

BELIZE/BELICE

13. Nigel Carter

BERMUDA/BERMUDAS

14. Jasmin Smith
15. Thomas Dunstan
16. Karolyn Darrell-Burgess
17. Aideen Ratteray Pryse

CANADA /CANADÁ

18. Nicholas Robinson
19. Patrick Juneau
20. Andrew Larsen
21. Shannon Wright
22. James Moriarity

CAYMAN ISLANDS/ISLAS CAIMANES

23. Richard Smith
24. Nicoela McCoy

COSTA RICA

25. Rodolfo Méndez Mata, Ministro de Obras Públicas y Transportes
26. Gustavo Segura, Ministro/Presidente, Instituto Costarricense de Turismo
27. Álvaro Vargas
28. Guillermo Hoppe
29. Luis Miranda
30. Fernando Zeledón
31. Karen Sánchez

CUBA

32. Ing. Eduardo Rodríguez, Ministro de Transporte
33. Dr. José Ángel Portal Miranda, Ministro de Salud Pública
34. Juan Carlos García Granda, Ministro del Turismo
35. Armando Daniel López
36. Mirta Crespo
37. Ivet Caballero López
38. Mercedes Vázquez

DOMINICA

39. Hon. Denise Charles, Minister for Tourism, International Transport and Maritime Initiatives
40. Lisa Valmond
41. Benoit Bardouille

DOMINICAN REPUBLIC/REPÚBLICA DOMINICANA

42. Ivelisse Acosta, Viceministra de Salud Colectiva
43. Román Caamaño
44. José Ernesto Marte
45. Carlos Febrillet
46. Carlos Veras
47. Héctor Porcella
48. Dionisio De la Rosa
49. Ivelisse Morey
50. Johann Estrada
51. Betty Castaing
52. Fernando Cruz
53. Juan Thomas

54. Bernarda Franco
55. Jose Luis Cruz
56. Jasmin Fabre
57. Paola Plá
58. Wilfredo Candelario
59. Camila Moya

ECCAA

60. Donald Mc. Pahil

EL SALVADOR

61. Jorge Alberto Puquirre

FRANCE/FRANCIA

62. Ravo Randria
63. Jean-Luc Bonnaire

GUATEMALA

64. Luis Javier Ramirez
65. César Rodas
66. Edy Payes
67. Andree Oliva
68. Mónica Bonilla

HAITI/HAITÍ

69. Olivier Philip Jean

HONDURAS

70. Fredy Díaz, Ministro de Defensa
71. Alba Flores, Ministra de Salud
72. Nicole Marrder Secretaria de Estado Secretaría de Turismo
73. Wilfredo Lobo
74. Roberto O'Connor
75. Heriberto Sierra
76. Paola Velásquez
77. Edwin Carranza
78. Armando Funez
79. Alana Colindres
80. José Matamoros
81. Laura Lainez
82. Zonia Reyes

JAMAICA

83. Nari Williams-Singh

MEXICO/MÉXICO

84. Carlos Morán – Subsecretario de Transportes
85. Rodrigo Vásquez Colmenares
86. Ricardo Neri
87. Nicolás Cano

NETHERLANDS/PAÍSES BAJOS

88. Frederik Blaauw

NICARAGUA

89. Carlos Salazar
90. Leónidas Duarte
91. Carlos Gustavo Soto
92. Ivette Alvarado

SAINT KITTS AND NEVIS/SAN KITTS Y NEVIS

93. Lindsay Grant, Minister of Tourism, Transport & Ports

SAINT LUCIA/SANTA LUCÍA

94. Guy Joseph Minister of Economic Development Transport and Civil Aviation
95. Claudius Emmanuel
96. Parker Ragnanan
97. Eustace Cherry

SAINT VINCENT AND THE GRENADINES/SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS

98. Andrea Best
99. Augustus John
100. Lyda Ollivierre

SINT MAARTEN/SAN MARTÍN

101. Louis Halley

SPAIN/ESPAÑA

102. Víctor Aguado

TRINIDAD AND TOBAGO/TRINIDAD Y TABAGO

103. Sonia Francis-Yearwood
104. Francis Regis
105. Anita Sohan
106. Kingsley Herrera
107. Naresh Nandram
108. Osafo Fraser

TURKS AND CAICOS ISLANDS/ISLAS TURCAS Y CAICOS

109. Arthur Been, Deputy Secretary Ministry of Tourism
110. Peter Forbes
111. Keith Malcolm

UNITED KINGDOM/REINO UNIDO

112. Maria Boyle
113. Mark Baker
114. Justin Rothwell
115. Marcus Doller

UNITED STATES/ESTADOS UNIDOS

116. Bailey Edwards
117. Christopher Rocheleau
118. David Burkholder
119. Nicholas Reyes
120. Lorrie Fussell

ACI

121. Luis Felipe de Oliveira
122. Michael Rossell
123. Rafael Echevarne
124. Francisco Medela
125. María Elena Sandoval

AIRBUS

126. Jean Brice Dumont
127. Andreas Kohn
128. Pierre Cardin

129. Santiago Saltos

ALTA

130. José Ricardo Botelho
131. Gonzalo Yelpo
132. Virginio Augusto Corrieri de Castro

BCIE

133. Sabino Escobedo
134. Randall Hooker
135. Melisa Fanconi
136. Nuzzly Diaz
137. Alba Lagos

CANSO

138. Javier Vanegas
139. Nico Voorbach

CARICOM

140. Evelyn Wayne
141. Pauline D. Yearwood
142. Desiree Field Ridley
143. Patricia Williams
144. Linda Wiltshire

COCESNA

145. Pablo Luna
146. Roger Pérez
147. Fernando Soto

EASA

148. Patrick Ky
149. Luc Tytgat
150. Laurent Gruz
151. Juan de Mata Morales

IATA

152. Peter Cerda
153. Lars Pottgiessl
154. Jose Antonio Ruiz
155. Michelle Vilchez

156. Sandra Pozos

IDB/BID

157. Reinaldo Fioravanti
158. Chris Persaud

IFALPA

159. Al Gaspari

PAHO/ OPS

160. Roberta Andraghetti
161. Cristian Morales

TIACA

162. Vladimir Zubkov

WORLD BANK

163. Charles Schlumberger

WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL (WTTC)

164. Jeff Poole

ICAO SECRETARIAT/SECRETARÍA DE LA OACI

165. Salvatore Sciacchitano
166. Fang Liu
167. Melvin Cintron
168. Fabio Rabbani (Lima)
169. Silvia Gehrler(Paris)
170. Prosper Zo'o Minto'o (Dakar)
171. Mohamed Smaoui (Cairo)
172. Ya Jiarong
173. Oscar Quesada
174. Julio Siu
175. Ricardo Delgado
176. Jaime Calderón
177. Raúl Martínez
178. Luis Sánchez
179. Mayda Ávila
180. Eddian Méndez
181. José María Peral
182. Fernando Camargo

- 183. Marcelo Orellana
- 184. Rubén Martínez Lino

LIST OF PARTICIPANTS/LISTA DE PARTICIPANTES

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
ANTIGUA AND BARBUDA/ANTIGUA Y BARBUDA		
Sir Robin Yearwood Minister of Public Utilities, Civil Aviation Transportation and Energy	Ministry of Public Utilities, Civil Aviation Transportation and Energy	E-mail
Hon. Molwyn Joseph Minister of Health Wellness and the Environment	Ministry of Health Wellness and the Environment	E-mail
Hon. Charles Fernandez Minister of Tourism and Investment	Ministry of Tourism and Investment	E-mail
Ambassador Brian Challenger Advisor to the Minister of Civil Aviation	Ministry of Public Utilities, Civil Aviation Transportation and Energy	E-mail
Edson Joseph Permanent Secretary	Government of Antigua and Barbuda	E-mail jedson84@gmail.com
Peter Abraham Oversight Officer	Government of Antigua and Barbuda	E-mail peter.abraham@ab.gov.ag;
Cosmore Barnes Deputy Oversight Officer- Ministry of Civil Aviation	Government of Antigua and Barbuda	E-mail
ARUBA		
Crispin Romero Minister of Transport	Government of Aruba	E-mail Chris.romero@gobierno.aw;
Anthony Kirchner Acting Director	Department of Civil Aviation	E-mail anthony.kirchner@dca.gov.aw;
BARBADOS		
Lisa Cummins Minister	Ministry of Tourism and International Transport	E-mail
Francia Jordan Permanent Secretary (ag)	Ministry of Tourism and International Transport	E-mail
Tracey Forde Bailey Director of Civil Aviation (ag)	Civil Aviation Department	E-mail civil.aviation@Barbados.gov.bb; Tracey.Forde-Bailey@barbados.gov.bb;
BELIZE/BELICE		
Nigel Carter Chief Operations Officer	Department of Civil Aviation	E-mail nigel.carter@civilaviation.gov.bz ;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
BERMUDA/BERMUDAS		
Jasmin Smith A/Permanent Secretary	Ministry of Transport	E-mail jcsmith@gov.bm;
Thomas Dunstan Director General	Civil Aviation Authority	E-mail tdunstan@bcaa.bm;
Karolyn Darrell-Burgess Director of Safety Oversight	Civil Aviation Authority	E-mail kadburgess@bcaa.bm ;
Aideen Ratteray Pryse Chief Strategy Officer	Ministry of Health	E-mail aratteraypryse@gov.bm;
CANADA/CANADÁ		
Nicholas Robinson Director General of Civil Aviation	Transport Canada Civil Aviation (TCCA)	E-mail nicholas.robinson@tc.gc.ca;
Patrick Juneau Director - Aviation Safety Policy and Intelligence	Transport Canada Civil Aviation (TCCA)	E-mail patrick.juneau@tc.gc.ca;
Andrew Larsen Chief, Technical Programs, Evaluation and Coordination	Transport Canada Civil Aviation (TCCA)	E-mail andrew.larsen@tc.gc.ca;
Shannon Wright Civil Aviation Safety Inspector - Technical Programs, Evaluation and Coordination	Transport Canada Civil Aviation (TCCA)	E-mail shannon.wright@tc.gc.ca;
James Moriarity Senior Advisor, International Aviation	Transport Canada Civil Aviation (TCCA)	E-mail james.moriarity@tc.gc.ca;
CAYMAN ISLANDS/ISLAS CAIMANES		
Richard Smith Director General of Civil Aviation	Civil Aviation Authority	E-mail civil.aviation@caacayman.com;
Nicoela McCoy Deputy Director-General	Civil Aviation Authority	E-mail Nikki.mccoy@caacayman.com;
COSTA RICA		
Rodolfo Méndez Mata Ministro de Obras Públicas y Transportes	Ministerio de Obras Públicas y Transportes	E-mail rodolfo.mendez@mopt.go.cr; rodomez75@gmail.com;
Gustavo Segura Ministro/Presidente Ejecutivo	Instituto Costarricense de Turismo	E-mail gustavo.segura@ict.go.cr;
Álvaro Vargas Director General	Dirección General de Aviación Civil	E-mail avargas@dgac.go.cr;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
Guillermo Hoppe Representante de Costa Rica ante la OACI.	Misión de Costa Rica	Email: ghoppe@icao.int;
Luis Miranda Subdirector General	Dirección General de Aviación Civil	E-mail lmiranda@dgac.go.cr;
Fernando Zeledón NCCM	Dirección General de Aviación Civil	E-mail fzeledon@dgac.go.cr;
Karen Sánchez Asistente	Ministerio de Obras Públicas y Transportes	E-mail karen.sanchez@mopt.go.cr;
CUBA		
Eduardo Rodríguez Ministro de Transporte	Ministerio de Transporte	E-mail secretaria1.sc@nc.mitrans.gob.cu;
José Ángel Portal Miranda Ministro de Salud Pública	Ministerio de Salud Pública	E-mail ofmin@infomed.sld.cu;
Juan Carlos García Granda Ministro del Turismo	Ministerio de Turismo	E-mail jdespacho@mintur.gob.cu;
Armando Daniel López Presidente	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba	E-mail presidencia@iacc.avianet.cu;
Mirta Crespo Representante	Misión de Cuba ante la OACI	E-mail mcrespo@icao.int; Cuba@icao.int;
Ivet Caballero López Directora de Relaciones Internacionales	MITRANS	E-mail director.dri@nc.mitrans.gob.cu;
Mercedes Vázquez Directora de Transporte Aéreo y Relaciones Internacionales	IACC	E-mail mercedes.vazquez@iacc.avianet.cu;
DOMINICA		
Denise Charles Minister	Ministry of Tourism, International Transport and Maritime Initiatives	E-mail ministertourism@dominica.gov.dm;
Lisa Valmond Permanent Secretary	Ministry of Tourism, International Transport and Maritime Initiatives	E-mail pstourism@dominica.gov.dm;
Benoit Bardouille CEO	Ministry of Tourism, International Ports	E-mail ceo@daspa.dm;
DOMINICAN REPUBLIC/REPÚBLICA DOMINICANA		
Ivelisse Acosta Viceministra	Viceministerio de Salud Colectiva	E-mail ivelisse.acosta@ministeriodesalud.gob.do;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
Román Caamaño Director General CEO	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	E-mail roman.caamano@idac.gov.do;
José Ernesto Marte Presidente	Junta de Aviación Civil (JAC)	E-mail jmarte@jac.gob.do ;
Carlos Febrillet Director General	Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC)	E-mail director@cesa.mil.do ;
Carlos Veras Ambassador, Permanent Representative	Council of ICAO	E-mail cveras@icao.int ;
Héctor Porcella Subdirector General	IDAC	E-mail hector.porcella@idac.gov.do ;
Dionisio De la Rosa Subdirector General	CESAC	E-mail dirohe7@hotmail.com ;
Ivelisse Morey Directora Médico	CESAC	E-mail draivelissemorey131023@hotmail.com ;
Johann Estrada Director de Vigilancia de la Seguridad Operacional SNA/AGA	IDAC	E-mail jestrada@idac.gov.do ;
Betty Castaing Directora de Planificación y Desarrollo	IDAC	E-mail bcastaing@idac.gov.do ;
Fernando Cruz Director de Fiscalización	IDAC	E-mail fernando.cruz@idac.gov.do ;
Juan Thomas Director	ASCA	E-mail: jthomas@asca.edu.do ;
Bernarda Franco Directora Legal	IDAC	E-mail bfranco@idac.gov.do ;
Jose Luis Cruz Director técnico de gestión de riesgos y atención a desastres	Ministerio de Salud Pública	E-mail jose.cruz@ministeriodosalud.gob.do ;
Jasmín Fabré Jiménez Encargada de Departamento Organismos, Convenios y Acuerdos Internacionales Dirección Legal	IDAC	E-mail jasmin.fabre@idac.gov.do ;
Paola Plá Encargada Departamento de Transporte Aéreo	Junta de Aviación Civil (JAC)	E-mail ppla@jac.gob.do ;
Wilfredo Caldelario Supervisor General	CESAC	E-mail w.candelario@cesac.mil.do ;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
Camila Moya Air Transport Advisor	Council of ICAO	E-mail cmoya@icao.int ;
ECCAA		
Donald McPhail Director General of Civil Aviation	ECCAA	E-mail dmcphail@eccaa.aero ;
EL SALVADOR		
Jorge Alberto Puquirre Director Ejecutivo	Autoridad de Aviación Civil	E-mail jpuquirre@aac.gob.sv ;
FRANCE/FRANCIA		
Ravo Randria Director for international cooperation - Américas - Japan	DSAC	E-mail ravo.randria@aviation-civile.gouv.fr ;
Jean-Luc Bonnaire Head of ATS	DGAC	E-mail jean-luc.bonnaire@aviation-civile.gouv.fr ;
GUATEMALA		
Luis Javier Ramirez Administrador	DGAC	E-mail luisja.ramirezcabrera@gmail.com ;
César Rodas Administrador	DGAC-AIMM	E-mail Cesarrodas02@gmail.com ;
Edy Payes Gerente Aeroportuario	Aeropuerto Internacional La Aurora	E-mail: edy.payes@dgac.gob.gt ;
Monica Bonilla Jefe del Centro de Operaciones de Emergencia AILA	DGAC	E-mail monica.bonilla@dgac.gob.gt ;
Andree Oliva Aerodrome Inspector	DGAC	E-mail andree.oliva@dgac.gob.gt ;
Mónica Bonilla Jefe de Operaciones de Emergencia	DGAC	E-mail monica.bonilla@dgac.gob.gt ;
HAITI		
Olivier Philip Jean Directeur General de l'Aviation Civile	OFNAC	E-mail; olivier.p.jean@gmail.com ;
HONDURAS		
Fredy Díaz Ministro de Defensa	Sedena	E-mail pameperez_16@hotmail.com ;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
Alba Flores Ministra de Salud	Secretaria de Salud	E-mail aconsuelof@yahoo.com ;
Nicole Marrder Secretaria de Estado	Secretaría de Turismo	E-mail Nicole.marrder@iht.hn ;
Wilfredo Lobo Director Ejecutivo	Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC)	E-mail wlobo@ahac.gob.hn ; Willobo2013@gmail.com ;
Roberto O'Connor Sub-Director Técnico	AHAC	E-mail roconnor@ahac.gob.hn ;
Heriberto Sierra Jefe Del Departamento de Navegación Aérea	AHAC	E-mail hsierrapavon1@gmail.com ;
Paola Velásquez NCCM	AHAC	E-mail pvelasquez@ahac.gob.hn ;
Edwin Carranza División de Seguridad Aeroportuaria	AHAC	E-mail edwinmarinhn@yahoo.com ;
Armando Funez Asesor de Despacho	Secretaría de Turismo	E-mail armando.funez.rah@gmail.com ;
Alana Colindres Jefe Nacional de Facilitación	AHAC	E-mail alanamarbella@yahoo.com ;
Laura Lainez Subgerente de Mercadeo y Comunicación	Instituto Hondureño de Turismo	E-mail laura.lainez@iht.hn ;
José Matamoros Estándares de Vuelo	AHAC	E-mail jmatamoros@ahac.gob.hn
Zonia Reyes Asistente Técnica	Secretaria de Salud	E-mail zoniareyecruz@gmail.com ;
JAMAICA		
Nari Williams-Singh Director General of Civil Aviation	Civil Aviation Authority	E-mail nari.williams-singh@jcaa.gov.jm ;
MÉXICO		
Carlos Morán Subsecretario de Transporte	Secretaría de Comunicaciones y Transporte	E-mail: carlos.moran@sct.gob.mx ;
Rodrigo Vásquez Colmenares Director	Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)	E-mail: rodrigo.vasquez.vasquez@sct.gob.mx ;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
Ricardo Neri Director General de Protección y Medicina preventiva en el transporte	Secretaría de Comunicaciones y Transporte	E-mail: Ricardo.neri@sct.gob.mx;
Nicolás Cano Director General De Desarrollo Regional	Secretaria De Turismo	E-mail ncanoibarra@yahoo.com.mx;
NETHERLANDS/PAÍSES BAJOS		
Frederik Blaauw Afdeling Luchtvaartveiligheid	Directie Luchtvaart	E-mail frederik.blaauw@minienw.nl;
NICARAGUA		
Carlos Salazar Director General	INAC	E-mail capcdsalazar@yahoo.com;
Leónidas Duarte Asesor Jurídico	INAC	E-mail leonidas@leonidasduarte.com;
SAINT LUCIA/SANTA LUCÍA		
Guy Joseph Minister	Ministry of Economic Development Transport and Civil Aviation	E-mail guyparts@hotmail.com;
Claudius Emmanuel Permanent Secretary	Ministry of Civil Aviation	E-mail cemmanuel@gosl.gov.lc;
Parker Ragnanan Chief Environmental Health Officer	Ministry of Health	E-mail ragnanan@gmail.com;
Eustace Cherry Chief Aviation Officer	Ministry of Civil Aviation	E-mail eustace.cherry@govt.lc;
SAINT KITTS AND NEVIS/SAN KITTS Y NEVIS		
Lindsay Grant Minister of Tourism, Transport & Ports	Ministry of Tourism, Transport & Ports	E-mail lindsay.grant@stkittstourism.kn;
SAINT VINCENT AND THE GRENADINES/SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS		
Andrea Best Director of Airports (Ag)	Aviation Services Department Ministry of National Security	E-mail andreabest.airports@gmail.com;
Augustus John Civil Aviation Officer	Aviation Service Department	E-mail augustushjohn@gmail.com;
SPAIN/ESPAÑA		
Víctor M. Aguado Representante Permanente de España ante el Consejo de la OACI	Misión de España ante la OACI	E-mail Spain@icao.int;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
TRINIDAD AND TOBAGO/TRINIDAD Y TABAGO		
Sonia Francis-Yearwood Permanent Secretary	Ministry of Works and Transport	E-mail syearwood@mowt.gov.tt;
Francis Regis Director General of Civil Aviation	Civil Aviation Authority	E-mail fregis@caa.gov.tt;
Anita Sohan Director, International Cooperation Desk	Ministry of Health	E-mail anita.sohan@health.gov.tt;
Kingsley Herrera Executive Manager Safety Regulation	Civil Aviation Authority	E-mail kherreira@caa.gov.tt;
Naresh Nandram Principal Medical Officer - Epidemiology	Ministry of Health	E-mail naresh.nandram@health.gov.tt;
Osafo Fraser County Medical Officer of Health, Port Health	Ministry of Health	E-mail osafo.fraser@gmail.com;
TURKS AND CAICOS ISLANDS/ISLAS TURCAS Y CAICOS		
Arthur Been Deputy Secretary Ministry of Tourism	TCIG	E-mail abeen@gov.tc;
Peter Forbes Managing Director	Civil Aviation Authority	E-mail pforbes.caa@tcicway.tc;
Keith Malcolm Airworthiness Inspector	Civil Aviation Authority	E-mail kei_doug@hotmail.com;
UNITED KINGDOM/REINO UNIDO		
Maria Boyle Chief Executive Officer	Air Safety Support International (ASSI)	E-mail maria.boyle@airsafety.aero;
Mark Baker Safety Development Manager	ASSI	E-mail mark.baker@airsafety.aero;
Marcus Doller International Liaison & Assurance Manager	ASSI	E-mail marcus.doller@airsafety.aero;
Justin Rothwell	ASSI	E-mail justin.rothwell@airsafety.aero;
UNITED STATES/ESTADOS UNIDOS		
Bailey Edwards Assistant Administrator for Policy, International Affairs, and Environment	Federal Aviation Administration	E-mail b.bailey.edwards@gmail.com;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
Christopher Rocheleau Deputy Assistant Administrator for Policy, International Affairs and Environment.	Federal Aviation Administration	E-mail chris.rocheleau@faa.gov ;
David Burkholder Deputy Director, International Affairs Office	Federal Aviation Administration	E-mail david.s.burkholder@faa.gov ;
Nicholas Reyes Director, Western Hemisphere, International Affairs	Federal Aviation Administration	E-mail nick.reyes@att.net ;
Lorrie Fussell Foreign Affairs Specialist	Federal Aviation Administration	E-mail lorrie.lopes@gmail.com ;
Airports Council International (ACI)		
Luis Felipe de Oliveira Director General	Airports Council International (ACI) World	E-mail lfoliveira@aci.aero ;
Michael Rossell Deputy Director General, External Affairs	Airports Council International (ACI) World	E-mail mrossell@aci.aero ;
Rafael Echevarne Director General	ACI-LAC	E-mail rechevarne@aci-lac.aero ;
Francisco Medela Industry Affairs Manager	ACI-LAC	E-mail fmedela@aci-lac.aero ;
María Elena Sandoval Safety & Security	ACI-LAC	E-mail mesandoval@aci-lac.aero ;
AIRBUS		
Jean Brice Dumont Executive Vice President Engineering	Airbus	E-mail jean-brice.dumont@airbus.com ;
Andreas Kohn Sr. Director Corporate and External Affairs	Airbus	E-mail andreas.kohn@airbus.com ;
Pierre Cardin SVP Public Affairs / Head Of Public Affairs	Airbus Canada	E-mail pierre.cardin@airbus.com ;
Santiago Saltos Regional Safety Director Latin America & Caribbean	Airbus	E-mail santiagosaltos@gmail.com ;
ALTA		
José Ricardo Botelho CEO	ALTA	E-mail jrbotelho@alta.aero ;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
Gonzalo Yelpo Director Legal	ALTA	E-mail gyelpo@alta.aero;
Virginio Corrieri Head of Operations and Safety	ALTA	E-mail vcorrieri@alta.aero;
BANCO CENTROAMERICANO DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA BCIE		
Sabino Escobedo Gerente del Sector Privado	BCIE	E-mail sescobedo@bcie.org;
Randall Hooker Ejecutivo	BCIE	E-mail hookerr@bcie.org;
Melisa Fanconi Jefe de Proyectos Regionales	BCIE	E-mail mgaitan@bcie.org;
Nuzzly Diaz Ejecutivo de Proyectos Regionales	BCIE	E-mail nuzzlydiaz@gmail.com;
Alba Lagos Analista de Proyectos Regionales	BCIE	E-mail albalagos22@hotmail.com;
CANSO		
Javier A. Vanegas Director Latin America and Caribbean Affairs	CANSO	E-mail javier.vanegas@canso.org; lamcar@canso.org;
Nico Voorbach Director ICAO Affairs.	CANSO	E-mail Nico.Voorbach@CANSO.org;
CARICOM		
Evelyn Wayne Director, Economic Policy and Development	CARICOM	E-mail Evelyn.wayne@caricom.org;
Pauline D. Yearwood Deputy Programme Manager, Transportation Directorate of Trade and Economic Integration	CARICOM Secretariat	E-mail pauline.yearwood@caricom.org o;
Desiree Field Ridley Adviser, CARICOM Single Market and Economy	CARICOM Secretariat	E-mail Desiree.fieldridley@caricom.org;
Patricia Williams Programme Manager, Project Management Office	CARICOM Secretariat	E-mail Patricia.williams@caricom.org;
Linda Wiltshire Senior Project Officer, Transportation	CARICOM Secretariat	E-mail Linda.wiltshire@caricom.org;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
COCESNA		
Pablo Luna Coordinador SMS	COCESNA	E-mail pablo.luna@cocesna.org;
Roger Pérez Coordinador	ACNA	E-mail roger.perez@cocesna.org;
Fernando Soto ATFM Coordinator	COCESNA	E-mail fernando.soto@cocesna.org;
EUROPEAN UNION AVIATION SAFETY AGENCY (EASA)		
Patrick Ky Executive Director	European Union Aviation Safety Agency (EASA)	E-mail
Luc Tytgat Director Strategy and Safety Management	European Union Aviation Safety Agency (EASA)	E-mail Luc.TYTGAT@easa.europa.eu;
Juan de Mata Morales International Cooperation Regional Manager	European Union Aviation Safety Agency (EASA)	E-mail juan.morales@easa.europa.eu;
Laurent Gruz Representative to ICAO	European Union Aviation Safety Agency (EASA)	E-mail laurent.gruz@gmail.com;
IATA		
Peter Cerda Regional Vice President - The Americas	IATA	E-mail cerdap@iata.org;
Lars Pottgiessl Head, Business Development, The Americas	IATA	E-mail pottgiessl@iata.org;
Jose Antonio Ruiz Regional Director, Safety and Flight Operations	IATA	E-mail ruizjo@iata.org;
Michelle Vilchez Manager RVPO	IATA	E-mail vilchezm@iata.org;
Sandra Pozos Assistant Manager to RVP	IATA	E-mail pozos@iata.org;
IADB/BID		
	IDB	REINALDOF@iadb.org;
IFALPA		
Al Gaspari Executive Vice-President (CAR/NAM)	IFALPA	E-mail algaspari@ifalpa.org;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
PAN AMERICAN HEALTH ORGANIZATION (PAHO)/ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD (OPS)		
Roberta Andraghetti Advisor, International Health Regulations in the Department of Health Emergencies	PAHO	E-mail andragro@paho.org;
Cristian Morales Representante	PAHO	E-mail moralesc@paho.org;
THE INTERNATIONAL AIR CARGO ASSOCIATION (TIACA)		
Vladimir Zubkov Special Advisor Industry Affairs	TIACA	E-mail vzubkov@tiaca.org;
WORLD BANK		
Charles Schlumberger Lead Air Transport Specialist	World Bank	E-mail cschlumberger@worldbank.org;
WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL (WTTC)		
Jeff Poole Senior Vice President - Advocacy	WTTC	E-mail jeff.poole@wttc.org;
ICAO/OACI		
Salvatore Sciacchitano President of the Council of ICAO	ICAO Headquarters Sede de la OACI	E-mail: icao@icao.int;
Fang Liu Secretary General	ICAO Headquarters Sede de la OACI	E-mail: icao@icao.int
Melvin Cintron Regional Director Director Regional	North American, Central American and Caribbean Regional Office (NACC) Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail icaonacc@icao.int;
Prosper Zo'o Minto'o Regional Director Director Regional	Western and Central African Regional Office (WACAF)	E-mail PZoomintoo@icao.int;
Fabio Rabbani Regional Director Director Regional	South American Regional Office (SAM) Oficina para Sudamérica (SAM)	E-mail icaosam@icao.int;
Silvia Gehr Regional Director Directora Regional	European and North Atlantic (EUR/NAT) Regional Office	E-mail sgehrer@paris.icao.int;
Mohamed Smaoui A/Regional Director Director Regional interino	Middle East (MID) Regional Office	E-mail msmaoui@icao.int
Oscar Quesada Deputy Regional Director Director Regional Adjunto	South American Regional Office (SAM) Oficina para Sudamérica (SAM)	E-mail icaosam@icao.int

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
Julio Siu Deputy Regional Director Director Regional Adjunto	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail jsiu@icao.int ;
Ricardo Delgado Regional Officer, Aviation Security and Facilitation Especialista Regional en Seguridad de la Aviación y Facilitación	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail: rdelgado@icao.int ;
Jaime Calderón Regional Officer, Aerodromes and Ground Aids Especialista Regional en Aeródromos y Ayudas Terrestres	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail jcalderon@icao.int ;
Raúl Martínez Regional Officer, Aeronautical Information Management Especialista Regional en Información Aeronáutica	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail rmartinez@icao.int ;
Luis Sánchez Regional Officer, Aeronautical Meteorology Especialista Regional, Meteorología Aeronáutica	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail lsanchez@icao.int ;
Mayda Ávila Regional Officer, Communications, Navigation and Surveillance Especialista Regional en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail mavila@icao.int ;
Eddian Méndez Regional Officer, Air Traffic Management and Search and Rescue Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail emendez@icao.int ;
José María Peral Regional Officer, Aviation Security and Facilitation Especialista Regional en Seguridad de la Aviación y Facilitación	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail jmperal@icao.int ;
Fernando Camargo Regional Officer, Technical Assistance Especialista Regional en Asistencia Técnica	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail fcamargo@icao.int ;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
Marcelo Orellana Regional Officer, Flight Safety Especialista Regional en Implementación de Seguridad de Vuelo	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail morellana@icao.int ;
Rubén Martínez Lino Regional Officer, Accident Investigation and Prevention Especialista Regional en Investigación y Prevención de Accidentes	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail rgmlino@icao.int ;

APÉNDICE B

Reunión Virtual con el Presidente del Consejo y la Secretaria General de la OACI para Ministros/as de Salud, Transporte y Turismo y Directores Generales de Autoridades de Aviación Civil sobre recuperación de la aviación en los Estados de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)

2 sesiones en línea, 28 y 29 de octubre de 2020

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL REVISADO

SESIÓN 1 (MINISTERIAL)

Plataforma Zoom, 28 de octubre 2020, 13:30 EDT

Inauguración OACI

- Director Regional Oficina NACC
- Secretaria General
- Presidente del Consejo

1. Recomendaciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) de la OACI y Enfoque Estratégico NACC respecto a la pandemia COVID-19
2. Recuperación/reinicio de la aviación afines a COVID-19: Compromiso de alto nivel y coordinación entre las Autoridades de Aviación Civil (AAC) de los Estados
 - 2.1 Panorama de los principales retos y preocupaciones
 - 2.2 Discusión ministerial sobre los retos/preocupaciones sobre la implementación de las recomendaciones del CART e intercambio de lecciones aprendidas y mejores prácticas
3. Intervenciones de Ministros/as y Representantes de alto nivel de los Estados sobre el apoyo estatal y acciones para la recuperación/el reinicio de la aviación de manera sostenible bajo la y actividades reinicio/recuperación/resiliencia

Conclusiones de la Sesión 1

SESIÓN 2 (Directores Generales y líderes de alto nivel)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL REVISADO

Plataforma Zoom, 29 de octubre de 2020, 13:30 EDT

Inauguración OACI

- Director Regional de la Oficina NACC
- Secretaria General

Repaso de la Sesión 1

4. Estado de implementación bajo el Enfoque Estratégico NACC en seguimiento a la Hoja de Ruta Mundial de Implementación (GIR) y el sistema del Centro de Implementación de Respuesta y Recuperación de COVID-19 (CRRIC)
 - 4.1 Actividades del Enfoque Estratégico NACC que apoyan/asisten a la implementación
 - 4.2 Estado de implementación de los Estados bajo el CRRIC
 - 4.3 Apoyo de la industria sobre la implementación
 - 4.4 Medidas operacionales tomadas para gestionar riesgos durante y reinicio y recuperación de las operaciones aéreas
5. Retos y preocupaciones sobre la implementación de las recomendaciones del CART por parte de los Estados y las partes interesadas de la aviación
 - 5.1 Panorama de los retos y preocupaciones principales
 - 5.2 Panel de discusión de los retos/preocupaciones de la implementación del CART – intercambio de las mejores prácticas y lecciones aprendidas

Clausura

APÉNDICE C DISCURSOS

- i. La Dra. Fang Liu, Secretaria General de la OACI recalcó que, además de las acciones tomadas por el Consejo de la OACI desde la aparición de la pandemia, la Secretaría de la OACI también había tomado pasos para atender los retos ayudando a los gobiernos nacionales a encontrar caminos para mantener funcionando las cadenas de aprovisionamiento de carga crítica de manera que las repisas de alimentos pudiesen seguir llenas, y que los productos médicos y personales pudiesen llegar donde se necesitaban urgentemente. Se tomaron acciones para mantener los servicios aéreos de emergencia y la repatriación temprana de cientos de miles de personas varadas por la COVID-19. La OACI también respondió muy rápidamente, en colaboración con la OMS, la industria y otros, a través del mecanismo propio de CAPSCA para respuesta a pandemias en la aviación; desarrolló guías y recursos de amplia adaptabilidad para apoyar a los reguladores y explotadores y ayudó a definir un concepto de Corredor de Salud Pública (PHC) basado en riesgo. Las Oficinas Regionales de la OACI han sido críticas en los esfuerzos de la Sede para distribuirlos, monitorearlos y proporcionar a los Estados herramientas para compartir información y mejores prácticas locales. A lo largo de este año se espera que los totales de pasajeros/as mundiales de líneas aéreas declinen a aprox. 2.8 mil millones de viajeros/as nacionales e internacionales. Los/as pasajeros de Latinoamérica y el Caribe han caído a unos 85 millones, traduciéndose en una caída superior al 60% en capacidad y con pérdidas financieras de unos 17 mil millones de dólares. En Norteamérica, los efectos en la capacidad han sido similares con 120 millones de pasajeros/as menos registrados/as y pérdidas superiores a los 30 mil millones de dólares. La Secretaria General subrayó las preocupaciones con respecto al papel actual de la OACI para coordinar las actividades y respuestas a la COVID-19 de manera global, y los requisitos financieros que encara al hacerlo. Solicitó entonces que los Estados hagan el mayor esfuerzo para pagar sus contribuciones de 2021 el 1 de enero de 2021 y que los Estados quienes tuvieran cuotas sin pagar para 2020 o años anteriores, honraran sus obligaciones financieras para con la OACI de manera urgente.

- ii. El Sr. Salvatore Sciacchitano, Presidente del Consejo de la OACI mencionó que 2020 nos ha confrontado a graves amenazas a la fundación misma de la conectividad aérea mundial y los servicios aéreos comerciales programados. Los impactos se apreciaron rápidamente por parte del Consejo de la OACI, y la pronta respuesta fue el establecimiento del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART), el cual produjo la importante respuesta 'Despegue' y directrices de recuperación con ahora la nueva versión 'Fase II' de sus disposiciones. Alentó a los Estados a seguir las directrices actualizadas para alinear sus medidas manteniendo al mismo tiempo la prerrogativa de cada Estado a implementar medidas paliativas adicionales y/o alternativas en conformidad con sus necesidades y circunstancias específicas. Los esfuerzos colectivos, coordinados y dedicados de los Estados y la industria para mitigar los riesgos a través de una combinación de medidas será la clave para el reinicio y la recuperación de la aviación y fortalecer la confianza del público en los viajes aéreos, mientras que la velocidad y eficacia últimas de la recuperación del sector dependen profundamente en que las medidas que persigamos juntos sean compatibles con los requisitos de seguridad operacional y de la aviación; proporcionales a la mejora de la salud pública; flexibles en lo posible para permitir una recuperación económica viable y salvaguardada de tal manera que no distorsione los mercados. El Consejo y la Secretaría de la OACI están analizando todos los caminos de liderazgo mundial y de coordinación disponibles para ayudar a que los países atiendan esta pandemia y sus impactos en el bienestar económico mundial. Solo los compromisos y acciones de cada Estado asegurarán finalmente que la aviación pueda desempeñar eficazmente su papeo como motor de la recuperación económica. Al terminar, el Presidente mencionó que la solidaridad continua y la consideración en estos esfuerzos serán importantes no solo para el mundo del transporte aéreo, sino para hacer avanzar el bienestar de las economías enteras de las sociedades.

APÉNDICE D

Intervenciones de los socios de la aviación

Intervención del Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC) (P/11)

El Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC) presentó la *Recuperación de viaje y turismo en las Regiones NAM/CAR* y mencionó la importancia del viaje y el turismo al contribuir con 330 millones de empleos que se traducen en una contribución del 10.3% a nivel mundial.

Al principio de la pandemia se esperaba una reducción de la llegada de visitantes internacionales de un 53% y de un 34% de visitantes locales. Actualmente, los visitantes internacionales disminuyeron al 73% y los locales al 64%, la pérdida esperada en el PIB con relación a los viajes turísticos fue calculada en 3,435 mil millones o alrededor del 39%. Hoy la pérdida refleja 5,543 mil millones o 62%, lo que muestra el tremendo impacto de la pandemia de la COVID-19 a la economía mundial.

Los empleos relacionados con los viajes y el turismo en la región de Norteamérica esperaban una pérdida de 11.4 millones o el equivalente al 44%. Actualmente la pérdida alcanza los 18.2 millones o el equivalente al 71%. Esto significa 955 mil millones o 45% del PIB comparado con la actual pérdida de 1,520 mil millones o 71% del PIB.

De la misma manera, acerca de los empleos relacionados con los viajes y el turismo en la región del Caribe se esperaba una pérdida de 1.6 millones o 57%. Actualmente la pérdida alcanza los 2 millones o el 73%, lo que significa 34 mil millones o 58% del PIB en comparación con la pérdida actual de 44 mil millones o 74%.

El WTTC también mencionó un plan de recuperación de 100 millones de empleos y la necesidad de que los gobiernos y el sector privado se comprometieran con doce temas sugeridos, a saber: implementar y estandarizar protocolos mundiales de salud y seguridad de la aviación de manera transversal en todas las industrias y geografías, así como la cooperación con los gobiernos en sus esfuerzos de hacer pruebas médicas de COVID-19 antes de la salida, adoptar tecnologías digitales e innovación para lograr viajes homogéneos, flexibilidad al realizar reservas de viaje, promover productos más costeados en viajes nacionales e internacionales, cooperar con los gobiernos para promocionar destinos, adaptar modelos de negocio al desarrollo de nuevos productos y soluciones, reforzar la compra de seguros de viaje que incluyan la COVID-19, comunicación de información para viajeros de forma coordinada y consistente, programas de capacitación para mejorar las habilidades del personal, reforzar prácticas sostenibles y continuar invirtiendo en la preparación de crisis y resiliencia.

WTTC solicitó a los gobiernos: a) un enfoque coordinado para abrir las fronteras (informes internacionales estándar e indicadores con respecto a la evaluación de riesgo, información actualizada para la toma de decisiones); b) implementar protocolos internacionales de pruebas médicas (un enfoque coordinado para las pruebas en su origen (antes de la salida), y tipos, procesos y cronogramas definidos de las pruebas médicas, etc.); c) reemplazar las medidas generales de cuarentena y aplicar estas medidas solo en los casos positivos (para reducir de manera significativa el impacto negativo en los empleos y en la economía en general).

Conclusión: Que los gobiernos y la industria se comprometieran con las 12 recomendaciones sugeridas para lograr un plan de recuperación de 100 millones de empleos.

Intervención de la OMS/OPS (P/16 Rev.)

La OMS/OPS explicó la situación epidemiológica de la pandemia de COVID-19, al 27 de octubre de 2020 a las 10.00 CEST: casos confirmados ~ 43,3 millones (~ 20 millones en las Américas, 45,5%), muertes ~ 1,2 millones (~ 625 miles en las Américas, 54 %) y que los países de América con mayor número de casos nuevos en las últimas 24 horas eran Argentina, Canadá, Colombia y Estados Unidos.

Pandemia COVID-19: Luces y sombras de las respuestas nacionales

- Liderazgo al más alto nivel institucional posible – Gobernanza por el sector salud vs. facilitación por otros sectores
- Toma de decisiones rápida y compleja en medio de incertidumbres agudas y dinámicas – Confinamientos y cierre de fronteras
- Activación sostenida de la respuesta del gobierno como un todo y toda la sociedad: con el tiempo, magnificación de las tensiones políticas internas y las geopolíticas
- Movilización rápida de recursos nacionales (financieros y humanos)
- Mecanismos de coordinación de respuesta que superen cualquier modelo anticipado en arreglos documentados existentes.
- Acciones reactivas, adaptativas e innovadoras, llevadas a cabo en un período corto – Potencial para impulsar y dar forma a transformaciones sostenibles.

El futuro "previsible": perfeccionar la "nueva normalidad". Basado en: detección de casos, pruebas médicas, aislamiento de casos; rastreo de contactos y cuarentena de contactos; protección e higiene personal; higiene ambiental; distanciamiento social/físico. El futuro "previsible": Perfeccionamiento de la "nueva normalidad" Esforzarse para superar la fatiga social: reactivar la economía; aplicar medidas de salud pública de una manera cada vez más específica; Reanudación del asesoramiento de la OPS sobre el tránsito aéreo internacional no esencial

- Enfoque impulsado por la evaluación de riesgos: el riesgo de propagación internacional no puede eliminarse
- Uso de mascarillas quirúrgicas médicas
- Inspección visual en aeropuertos
- Seguimiento de la salud de los viajeros entrantes durante 14 días

Lo que no se recomienda:

- Cuarentena de viajeros
- Realizar pruebas a los viajeros ya que la condición puede variar
- Ninguna otra práctica que genere una falsa sensación de seguridad

AIRBUS

AIRBUS intervino con comentarios sobre:

- La importancia de la industria aeronáutica para seguir demostrando el cumplimiento de las medidas de seguridad operacional y sanitarias
- Los vuelos nacionales e internacionales han caído debido a restricciones de fronteras principalmente, como resultado, la industria de la aviación se está colapsando.
- Numerosos estudios muestran que casi no hay riesgo de viajar en avión gracias a las medidas sanitarias implementadas entre vuelos.

- Las Oficinas Regionales de la OACI han jugado un papel clave en facilitar y monitorear la implementación de las medidas de seguridad operacional.
- AIRBUS apoya la implementación del CART
- AIRBUS proporcionará un nuevo conjunto de recomendaciones para las estrategias estatales de gestión de riesgos de salud pública para reducir la trasladación de la enfermedad de una región a otra, lo que finalmente eliminará la necesidad de poner en cuarentena a los pasajeros.
- AIRBUS ofrece brindar asesoramiento y su experiencia en gestión de riesgos para ayudar a los Estados
- Se han establecido corredores de salud entre varios Estados, donde acuerdan eliminar las cuarentenas y reemplazarlas por protocolos de seguimiento y pruebas adecuados.
- La industria de fabricación de aviación pone a disposición su experiencia en gestión de riesgos para realizar una evaluación de riesgos adecuada y elaborar la forma más segura de operar.

Bajo la P/12, **IATA** informó que:

- Latinoamérica es una de las regiones más afectadas por las restricciones del país y los cierres de fronteras durante más de 6 a 7 meses.
- La diferencia en el porcentaje de demanda de viajes en comparación con octubre de 2019 en algunos Estados:

✓ Costa Rica	81%
✓ Guatemala	70%
✓ Caribe	68%
✓ México	67%
- Este año se esperan 84 mil millones de dólares en pérdidas para la industria de la aviación, 4 mil millones de dólares en pérdidas en América Latina.
- Más de 40 aerolíneas de todo el mundo han cesado sus operaciones.
- Tres de cada cuatro de las aerolíneas más grandes de nuestra región han pasado a la bancarota, provocando una brecha significativa de conectividad dentro de la región y el mundo.
- Con toda la información que tenemos, se espera que más aerolíneas cesen sus operaciones a menos que comencemos a reabrir fronteras, retiremos cuarentenas y recibamos ayuda de los gobiernos. De hecho, 10 aerolíneas de nuestra región están bajo vigilancia financiera de IATA, en términos de supervivencia.
- La recuperación tomará algún tiempo y la conectividad que teníamos en 2019 no se alcanzará hasta 2024-2025 para operaciones internacionales y 2023 para operaciones nacionales, dependiendo de lo que ocurra en los meses siguientes.
- Mientras podemos conseguir una vacuna, es necesario lograr un equilibrio entre la salud pública y la recuperación económica, por lo que necesitamos que los gobiernos tomen el liderazgo y tomen las medidas adecuadas que estimulen el regreso de los pasajeros.
- No solo las aerolíneas, sino también todos los componentes del ecosistema de la aviación están sufriendo los mismos desafíos (aeropuertos, ACI, etc.).
- Los gobiernos de todo el mundo están brindando apoyo financiero a las aerolíneas (160 mil millones de USD), principalmente en Norteamérica, Europa y Asia Pacífico, menos del 1% del apoyo mundial se otorga en América Latina, teniendo en cuenta los recursos económicos en nuestra región, pueden encontrarse diferentes formas de apoyar a la industria.
- Las aerolíneas solo tienen de 8 a 8,5 meses de capacidad para sobrevivir, por lo que tenemos que asegurarnos de reiniciar las operaciones sin cuarentena y otras restricciones y con el apoyo de los gobiernos (financieramente o con las medidas apropiadas).
- Punto esencial para la recuperación: la implementación completa de los CART, la coordinación entre Estados y gobiernos es fundamental, asegurar el nivel adecuado de capacidad en los

aeropuertos (están del 30 al 40% de su capacidad, debido a problemas financieros, falta de personal para inmigración, seguridad, aduanas, cajeros automáticos, etc.).

- Asegurarse de que estamos abogando correctamente con los ministerios de salud, informando a los ministerios sobre la responsabilidad que ha asumido la industria de la aviación en la implementación de los protocolos de seguridad operacional.
- La industria se da cuenta de que las pruebas médicas son la principal opción/alternativa contra las cuarentenas; el cliente no recuperará la confianza
- si seguimos poniendo restricciones y cuarentenas.

Banco Mundial (P/17)

El Banco Mundial hizo una revisión del impacto de la pandemia en la industria del transporte aéreo, enfatizando que la aviación en América Latina no se está recuperando como el resto del mundo.

El Banco Mundial comentó que el esfuerzo ha sido considerable en lo que respecta a salvar a las aerolíneas, notando que en junio se estimó que los promedios de recursos disponibles de las aerolíneas garantizarían aproximadamente 8.5 meses de operaciones, lo cual significa que los recursos se acabarían a finales de 2020 en caso de que no exista apoyo adicional. Una alternativa sería que los gobiernos apoyen a las aerolíneas, pero es necesario tomar en consideración que no es únicamente la aviación la que está en crisis, considerando las necesidades de que los gobiernos apoyen los sistemas de salud, las diferentes áreas de los sectores privados, etc.

Por ende, el Banco Mundial considera que el escenario actual impone la necesidad de establecer criterios para el apoyo de los gobiernos a la aviación, sugiriendo que el impacto negativo en la economía que podría derivarse de una posible pérdida de conectividad generada por la bancarrota de una aerolínea y, asimismo, considerar la viabilidad económica de la aerolínea en el escenario posterior a la pandemia. En los casos que se consideren viables para obtener apoyo, la modalidad de apoyo debe elegirse cuidadosamente (subvención, préstamo, nacionalización, liquidación y recreación).

Para la supervivencia de las aerolíneas el Banco Mundial sugirió que el apoyo directo del gobierno se limite a las compañías que se consideren viables tras el escenario de la pandemia, en aquellos casos donde hay un riesgo grave de impacto a la conectividad y a la economía. En otros casos, este apoyo debería proporcionarse a través de otros medios.

APÉNDICE E

Intervenciones de los Estados

Canadá (P/14)

Canadá agradeció a la OACI por organizar este tipo de eventos en donde los Estados y organizaciones pudieron compartir sus experiencias sobre la COVID-19. Canadá habló sobre el impacto económico y público en la confianza en la aviación debido a la pandemia. Desde el inicio de la pandemia, Canadá trató de comprender el virus y tomó medidas para enfrentarlo. Canadá llevó a cabo cuatro acciones prioritarias. Una prioridad fue mantener los suministros esenciales en todo el país. La segunda prioridad fue mantener los servicios de aviación y otros esenciales como la energía, infraestructura, etc. La tercera fue la repatriación, para asegurar que los ciudadanos canadienses regresaran a su país. La última prioridad fue limitar los viajes, para prevenir y evitar la importación y propagación del virus COVID-19. La aviación es esencial; por esa razón, Canadá indicó la importancia de las acciones de mitigación de riesgos que debían tomarse. Finalmente, Canadá enfatizó el hecho de que los Estados deberían trabajar juntos, integrando instituciones gubernamentales y otras con el objetivo de responder de manera efectiva a la pandemia COVID-19. Es un gran desafío para la aviación ya que, además de enfocarnos en la seguridad y protección de la aviación, también debemos enfocarnos en la salud pública, pero en este momento, es fundamental desarrollar respuestas adecuadas y efectivas.

Contribución de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) al retorno saludable de las operaciones de la aviación(P/20)

El Sr. Laurent Gruz, Representante OACI-EASA informó sobre:

- COVID-19: Primera respuesta de EASA y Protocolo EASA/ECDC
- La pandemia de COVID 19 tomó al mundo por sorpresa.
- La EASA tuvo una reacción rápida para abordar la situación.
- Publicó varias pautas para introducir nuevos procedimientos y seguir la evolución de la pandemia.
- La EASA publicó un protocolo de seguridad sanitaria para restaurar la confianza del público en el transporte aéreo e implementó un programa de seguimiento para garantizar que las directrices se apliquen correctamente.
- Actualmente, la segunda ola de casos está surgiendo en Europa y los Estados individualmente están tomando medidas para abordar la situación.
- Recuperar la confianza
- Tratar de recuperar la confianza es esencial para garantizar operaciones seguras y protegidas. Las operaciones seguras harán que las personas regresen para reducir la complejidad de los explotadores y viajeros.
- Armonización de las medidas de la Unión Europea (UE).
- El Protocolo de seguridad sanitaria de la aviación (AHSP), un documento que define las medidas para garantizar la seguridad operacional sanitaria de los viajeros aéreos y del personal de la aviación dentro de la UE y en todo el mundo. Este documento se actualiza con un capítulo de pruebas médicas, tratando de eliminar la cuarentena mediante la implementación de pruebas médicas.
- No se compromete la seguridad operacional- Portafolio de Riesgos COVID-19, Principales categorías de riesgos identificadas.

- Hay que tener en cuenta que hay que retomar el funcionamiento normal sin comprometer la seguridad.
- Conclusiones
 - La supervisión basada en riesgo/desempeño es más relevante que nunca
 - Las Autoridades de Aviación Civil Nacionales (NCAA) deben permanecer atentas y ajustar sus procesos a la "nueva normalidad"
 - Falta de supervisión adecuada identificada como uno de los principales riesgos de seguridad operacional inducidos por COVID-19
 - La solidez y la resistencia del Sistema de gestión de la seguridad operacional es esencial debido al aumento de la interrupción inducida por la crisis COVID-19
 - Apoyo de la EASA para incrementar la coordinación a nivel internacional

Cuba

Cuba reconoció el trabajo realizado por la OACI por su labor y apoyo a los Estados en este tiempo de crisis. También indicó que el transporte aéreo, el turismo y el comercio, en general, han sido de los sectores más afectados en Cuba debido a la COVID-19. Desde que Cuba conoció los primeros casos de la enfermedad se preparó para evitar el colapso de los servicios, lo que permitió que los aeropuertos cubanos se mantuviesen abiertos para carga, repatriación, coordinaciones médicas y emergencias. Cuba ha trabajado con las entidades internas de su país para desarrollar protocolos sanitarios certificados que aseguren las correctas operaciones aéreas. En áreas turísticas se han desarrollado las medidas necesarias para evitar el contagio por la COVID-19. Todas estas medidas han sido desarrolladas con el objetivo de volver a la normalidad de forma gradual y, como foco principal, preservar la vida humana. Acorde a la experiencia obtenida por el Estado, nueve de los diez aeropuertos internacionales están abiertos a las operaciones internacionales en este momento. Finalmente, Cuba enfatizó que en este ambiente de cooperación y en búsqueda armónica de soluciones viables para la región, no solo de la aviación sino de la armonía de los Estados, Cuba se ve obligado a denunciar la agresividad del bloqueo económico y financiero impuesto por el gobierno de Estados Unidos hacia Cuba.

Dominica

Dominica enfatizó la importancia de la reunión y de tener a los Ministros de los Estados, en especial a los ministros de salud participando para buscar la forma de trabajar de forma colaborativa teniendo en cuenta la seguridad operacional de las personas. Dominica, por ser un Estado que promueve el turismo, indicó que el turismo en el Estado cambió dramáticamente debido a la pandemia de la COVID-19. Desde muy temprano el país comenzó a prepararse para afrontar el virus, sin embargo, el Estado se vio muy afectado debido a que la industria más importante es el turismo ya que muchas personas dependen de forma directa e indirecta de este rubro. Inevitablemente en marzo tuvieron el primer caso de COVID-19, por lo cual Dominica trabajó de forma ardua conjuntamente con todas las organizaciones para encontrar los mecanismos más favorables para aplanar la curva. Dominica tiene controlado e implementado medidas de mitigación para evitar el contagio de la COVID-19. En ese sentido, Dominica ha comenzado su proceso de reapertura de las operaciones, comenzando el 15 de junio de 2020, primero de forma nacional y seguidamente de forma internacional. Otras áreas tienen consecuencias debido a la pandemia. Dominica, en colaboración con la aviación, salud y turismo, ha lanzado una estrategia turística llamada "Vayan a Dominica y relájense", ya que el Estado debe impulsar su economía. Los protocolos y las medidas sanitarias continuarán, trabajando con todas las entidades del Estado para enfrentar todos los retos de la industria de la aviación. Dominica enfatizó la importancia de armonizar y estandarizar todos los protocolos a utilizar, y de apoyar las medidas establecidas por la OACI e IATA. El Estado indicó que necesita la

reapertura de la aviación. Dominica necesita vuelos directos, conexiones directas que le permita al Estados abrir su economía nuevamente. La aviación necesita que ayudemos a los pasajeros a que se sientan seguros.

Estados Unidos

Estados Unidos, debido a la pandemia del COVID-19, ha presentado retos sin precedentes en cuanto a la salud y la economía. Desde el inicio de la pandemia, el Estado realizó muchas acciones para asegurar la continuidad de la aviación, por lo cual activaron un equipo de tarea para dar respuesta a los diferentes aspectos que necesitaba la aviación y muchas más áreas, manteniendo una comunicación continua y cruzada entre las diferentes organizaciones y agencias para compartir los datos para desarrollar mejores procedimientos, y actualizar sus planes de acción entre otros. Estados Unidos también comenzó desde temprano a trabajar como parte del CART para desarrollar el primer informe del Grupo y está trabajando con la OACI en el segundo informe, que tendrá mayor información y el establecimiento de recomendaciones con nueva información obtenida debido a la pandemia. Estados Unidos también ha desarrollado el documento “Un Camino para la recuperación” que presenta información para la protección a los viajeros, y para reducir el contagio de la aviación sin comprometer la aviación. Estados Unidos indicó la necesidad de recuperar la aviación y la importancia de la colaboración conjunta para lograr estas metas, enfrentar los retos y asegurarnos que la aviación siga evolucionando ya que cuando al trabajar de forma colaborativa se es más eficiente y fuerte. En este sentido es necesario compartir conocimientos y experiencias para apoyar la recuperación de la aviación.

Honduras

El Estado Indicó que la pandemia de la COVID-19 ha cambiado el mundo y que necesitamos reinventarnos para afrontar esta nueva realidad. Honduras estableció una estrategia de recuperación basada en cuatro fases como ejes fundamentales en cuanto a la seguridad operacional y la bioseguridad, todos bajo los lineamientos de OACI e IATA. Las fases contemplan una reapertura gradual de los aeropuertos, primero con las operaciones nacionales y luego una reapertura controlada de las operaciones internacionales. Para principios del mes de noviembre las operaciones internacionales están siendo abiertas a nuevos horarios e inclusive a operaciones en los domingos incrementando de esta forma las operaciones de las líneas aéreas.

México

México realizó un análisis en conjunto con las Secretarías de salud, economía, relaciones exteriores y otras instituciones, y como resultado de ello decidieron no cerrar las fronteras. México indicó que esta decisión fue positiva para el país, ya que permitió la movilidad cuando más se requería, especialmente para el manejo de material y equipos médicos necesarios en todo el país. México indicó que la crisis tiene un carácter mundial y por ello el Estado continua monitoreando la situación actual del país y el extranjero y actualizando sus procedimientos de acuerdo con estos datos, mismo que se puede ver reflejado en las diferentes circulares que el Estado ha emitido a los explotadores y diferentes involucrados en el sistema de aviación, comunicando las medidas de desinfección, procedimientos de emergencia y otros, producto del trabajo conjunto entre diferentes entidades del Estado y sobre todo con los lineamientos de las autoridades de salud pública. México reconoce la necesidad de abrir la aviación y otros rubros económicos, como el turismo. En ese sentido abrirá una campaña llamada “México Vuela Seguro”, que les permita impulsar la economía y tener resultados positivos tanto en la aviación como el turismo. Mexico informó del impacto negativo en sus operaciones bajando hasta en un 93% sus operaciones a nivel

nacional. En este momento sus operaciones se han incrementado a un 50%, recuperándose también actividades del turismo interno y poco a poco actividades del turismo internacional. Sin embargo, están altamente preocupados por el repunte de la pandemia en el mundo. Finalmente, México celebró este tipo de eventos en los cuales existe el intercambio de experiencias.

Trinidad y Tabago

Trinidad y Tabago indicó que es necesario seguir trabajando con las medidas de contingencia para asegurar que el sector de la aviación trabaje de forma adecuada, implementar medidas efectivas para asegurar operaciones seguras para los pasajeros. Trinidad y Tobago ha trabajado de forma ardua en el desarrollo de procedimientos y en la implementación de las recomendaciones del CART, coordinando todas las acciones implementadas de conformidad con diferentes organizaciones del Estado. El Estado está consciente de la necesidad de apoyar las medidas para disminuir la transmisión del virus. La reapertura de la aviación se está realizando de forma gradual, al momento se ha permitido un número limitado de vuelos nacionales e internacionales, así como algunas operaciones de cargo.

Barbados

Barbados ha enfrentado retos dramáticos en los últimos ocho meses, pero el Estado requiere estimular la economía para realizar acciones para consolidar su condición financiera. La pandemia de la COVID-19 impactó en las actividades de turismo desde el segundo trimestre del año, afectando su cadena de suministros, el turismo y otras las actividades relacionadas. Como medidas de mitigación se cerraron sus fronteras internacionales, se emitieron e implementaron medidas de mitigación y de protección a la población, que han podido demostrar que las medidas implementadas brindan seguridad y protección a todas las personas. Barbados no tiene evidencia de transmisión local, el 99% casos sucede cuando alguien llega al Estado. En ese sentido se ha realizado coordinaciones y trabajos de gran magnitud con la salud pública, implementando las medidas que se necesiten para asegurar que el virus no se transmita. Para la aviación, Barbados ha trabajado en procedimiento y el establecimiento transparente de medidas con el objetivo de crear mayor resiliencia, aumentar el compromiso, trabajar conjuntamente para la economía y el bien del Estado.

APÉNDICE F
Intervenciones de la industria bajo la Sesión 2

ALTA (P/10) informó lo siguiente:

- 59,5% menos pasajeros comparados con enero-agosto de 2019.
- ICF estima que la industria alcanzará los niveles de tránsito del año pasado para 2025.
- 6 millones de empleos y 110 mil millones de dólares de contribuciones al PIB regional están en riesgo.
- El departamento de defensa de Estados Unidos determinó que el riesgo es casi inexistente al usar una máscara y con el sistema de filtración de los aviones (99,99% de partículas filtradas)
- ALTA insta a los gobiernos a adoptar un enfoque equilibrado basado en la evaluación de riesgos, eliminando las cuarentenas y adoptando requisitos estandarizados de pruebas médicas previas al vuelo, reabriendo las fronteras y admitiendo viajeros de cualquier nacionalidad que lleguen por vía aérea.
- enfoque mundialmente consistente para realizar pruebas médicas a los pasajeros internacionales como una alternativa más eficiente a las medidas de cuarentena, restaurando la confianza de los viajeros, ya que tendrá un notorio impacto beneficioso en el turismo y las economías locales; este proceso debe ser rápido, práctico, preciso y fácil de usar y con el apoyo de las autoridades sanitarias.

CANSO (P/13) explicó que:

- Los servicios de navegación aérea son parte de la estructura crítica de servicios y los Proveedores de servicio de navegación aérea (ANSP) tienen el mandato de mantener la operación, asegurando la salud personal y seguridad para las operaciones.
- Cambio porcentual en los movimientos desde el 1 de enero de 2020
- El acuerdo de CANSO con AIREON proporciona una imagen clara del número de operaciones en los países NACC. Vemos una recuperación modesta, pero todavía muy por debajo de las cifras previas a la pandemia.
- Los ANSP están implementando planes de contingencia y negocios, reduciendo costos y actualizando su modelo de negocio.
- A nivel nacional, los planes nacionales de contingencia se implementan para asegurar la continuidad de los servicios.

Principales retos

- La sostenibilidad financiera es clave para los ANSP
- Pérdidas de ingresos
- La caída del tránsito y los aplazamientos de las tarifas de ATC están reduciendo los ingresos
- Pero debemos mantener toda la disponibilidad del espacio aéreo para las aeronaves que aún están volando
- Manejo de costos
- Se requieren medidas de contención de costos en toda la industria
- Pero debemos resistirnos a tomar decisiones de reducción de costos ahora que pondrán en peligro la recuperación cuando se presente

Impacto financiero en ATM. Poniendo las cifras en perspectiva, la OACI estima pérdidas de 9.000 millones de dólares para los ANSP en el período de enero a agosto de 2020. Muchos ANSP están reduciendo costos significativamente al:

- Cesar la instrucción
- Cancelar o aplazar proyectos tecnológicos
- Despidos de personal y recortes salariales
- Financiamiento y préstamos

Los ANSP planean la nueva normalidad

- Actualización de los procedimientos de protección de los empleados para adaptarse a los crecientes niveles de tránsito y una mayor dotación de personal de la unidad
- Reducción de costos
- Ajuste de estrategias corporativas y planes de inversión que dan menores niveles de tránsito.
- Búsqueda de medios para mejorar la resiliencia y escalabilidad del servicio.

¿Qué está haciendo CANSO?

- Trabajar con la OACI y los Estados para salvaguardar la aviación y el rol vital de la ATM
- Hacer campaña con socios de la industria y partes interesadas clave para asegurar el apoyo
- Abogar por la industria a nivel regional
- Webinars, podcasts y foros en línea
- Publicaciones de orientación
- Fomentar la coordinación regional sobre las mejores prácticas
- Asociarse con proveedores de ATM para ofrecer acceso gratuito temporal a herramientas para ayudar a los ANSP con problemas únicos relacionados con la recuperación.

TIACA (P/07) enfatizó la importancia del liderazgo de la OACI en la recuperación de la aviación, y, particularmente en el apoyo al transporte de carga aérea, mencionando la Plataforma de recuperación de la COVID-19. La crisis generada por la pandemia termina siendo un elemento que ha estimulado la innovación, lo cual, en el caso del transporte de carga aérea se ha reflejado en la digitalización del viaje de la carga.

El transporte de la carga por vía aérea involucra diversas partes interesadas (tales como: remitente, transportista, agencia de despacho de mercancías, aerolínea, corredor de aduanas, seguridad de la aviación, aduanas, agente de manejo en tierra, cámara de comercio, etc.) y la digitalización del viaje de la carga consiste en la adopción de una base de datos integrada que permita el procesamiento de documentos sin la necesidad de documentos físicos.

La digitalización de procesos relacionada al transporte de la carga aérea elimina (o por lo menos reduce) el flujo de documentos de mano a mano, y como consecuencia, se reduce el riesgo de transmisión del virus y aumentan los niveles de seguridad de la aviación en el manejo de la carga, especialmente en los aeropuertos.

Actualmente, se cuenta con modelos de sistemas digitales basados en la nube que están utilizándose en aeropuertos europeos, los cuales pueden servir de ejemplo.

La distribución mundial de vacunas se presenta como el siguiente gran reto para el transporte de carga aérea y, por ende, es necesario estar preparados.

IATA (P/21) informó sobre:

- recuperación de la confianza de los pasajeros
- trabajar con los gobiernos para levantar las restricciones y armonizar las operaciones
- política de pruebas médicas mundial como alternativa a la cuarentena (rápida, precisa, asequible, escalable, fácil de usar)
- norma para la información de salud del pasaporte
- medidas adicionales de ayuda financiera del gobierno teniendo en cuenta la falta de recursos dentro de la región.
- Los gobiernos de todo el mundo están brindando apoyo financiero a las aerolíneas (160 mil millones de dólares EEUU), principalmente Norteamérica, Europa y Asia Pacífico, menos del 1% del apoyo global se da en América Latina, teniendo en cuenta los recursos económicos en nuestra región, pueden encontrar diferentes formas de apoyar a la industria.
- Adherencia a los protocolos de la OACI.
- Los gobiernos deben cooperar entre sí para reabrir las fronteras

IFALPA (P/08) informó que la velocidad del comercio, la economía y el progreso se ven directamente afectados por la aviación, si esta situación continúa; la superación de esta etapa seguirá viéndose afectada negativamente. Un factor que debe destacarse son las normas de seguridad, los niveles de competencia y las calificaciones deberán ser monitoreados de cerca, porque, aunque la industria está experimentando una reducción en los asientos/millas disponibles y los ingresos, la seguridad operacional debe continuar con un nivel del 100%.

Los aspectos clave que IFALPA percibe son:

- Mantener los estándares mundiales a medida que regresamos a una nueva normalidad, es imperativo que la seguridad operacional se base en regulaciones que se seguirán aplicando, mejorando y fortaleciendo; Es posible que los ciclos de calificaciones hayan sido abordados temporalmente por las medidas de alivio, pero ahora nos enfrentamos a las consecuencias no atendidas, acumuladas por el retraso o la puesta al día con esto. Otro factor crítico a tener en cuenta son los niveles de competencia.
- IFALPA cree que necesitamos fortalecer los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y confiar en eso para poder abordar e identificar los próximos nuevos problemas de seguridad operacional que surjan debido al hecho de que las tripulaciones no pueden volar como solían hacerlo en el pasado.
- IFALPA está convencida de que tenemos la oportunidad de recuperar la confianza del público viajero y la tripulación de vuelo está en una posición favorable para lograrlo.
- El equipo de respuesta de IFALPA ha creado un plan, que consiste en generar sustentabilidad en tres aspectos: Social, Financiero y Ambiental, estos tres aspectos deben ser incorporados en la recuperación de la aviación internacional.
- IFALPA cree en el poder del involucramiento, y son parte de la solución participando en CAPSCA, contribuyendo con la OACI a través del CART y QRG; y también cree que los programas de SMS son fundamentales para mantener el más alto nivel de seguridad en la aviación.

De manera similar, IFALPA considera los siguientes como puntos finales tangibles:

- La COVID 19 ha cambiado las operaciones y la vida personal de todos.
- Se requerirá tiempo adicional para la preparación de una operación segura, es importante instruir a las tripulaciones de vuelo con respecto a su competencia y el uso del SMS para poder identificar las tendencias futuras que pueden necesitar ser mitigadas a medida que el sector de la aviación regresa a la velocidad máxima y las economías de los países se recuperan.
- Temas logísticos para brindar el acceso seguro a las tripulaciones de algunos países y aerolíneas que no tienen acceso a simuladores, por lo que tienen que viajar a otros Estados para poder mantener el nivel de seguridad operacional. Es una gran oportunidad para probar los corredores de salud protegidos, y asegurar que las tripulaciones de vuelo tengan acceso al más alto nivel en instrucción y competencia.