

**MINUTA
VIDEOCONFERENCIA COVID-19
OFICINA REGIONAL NACC DE LA OACI**

22 de abril de 2020

Lista de Participantes:

Ver **Adjunto A-**

Orden del día

Ver **Adjunto B.**

Objetivos: a) Discusión con los Estados sobre las acciones que la OACI, los Estados y la industria han emprendido sobre la situación del COVID-19 en las Regiones NAM/CAR; y b) acordar las acciones futuras a tomar para la recuperación de la aviación en estas regiones.

Introducción

1. El Sr. Melvin Cintron, Director Regional de Oficina Regional NACC de la OACI dio la bienvenida a los participantes, resaltando el compromiso de la OACI en estos momentos críticos que enfrenta la aviación y destacó la importancia del liderazgo ante esta crisis. La importancia de incluir a los diferentes actores en los planes de recuperación, particularmente a la industria, son esenciales para lograr acciones efectivas, rápidas y armonizadas.
2. La Dra. Fang Liu, Secretaria General de la OACI, expresó su deseo de una exitosa recuperación de la región ante la COVID-19. Enfatizó que la OACI hace todo lo posible para acelerar dicha recuperación en los sectores de transporte aéreo, para lo cual se necesita cooperación internacional y financiamiento, y que todas las partes estén involucradas y coordinadas. Finalmente, hizo hincapié en la importancia de atender de manera expedita los compromisos financieros de los Estados NACC para con la OACI y poder asegurar así el apoyo de esta agencia.
3. Cada Estado comentó su situación individual, y agradeció el liderazgo de la OACI con esta iniciativa de videoconferencia para la reactivación de la aviación, compartiendo sus actuales situaciones de mitigación y mejores prácticas (Costa Rica, Cuba, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, República Dominicana, los Representantes ante la OACI de Costa Rica, Cuba, España, México y República Dominicana, CLAC, COCESNA y OMT. La OMT manifestó el apoyo para esta iniciativa, que unirá esfuerzos en beneficio de los Estados, el sector del turismo y afines.

Presentaciones OACI por la Oficina Regional NACC, la Dirección de transporte aéreo, la Jefa de Medicina de aviación y la Dirección de navegación aérea de la Sede con intervenciones de la CLAC

4. Las presentaciones se pueden encontrar en el siguiente enlace:

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

5. La Oficina Regional NACC de la OACI informó a través de su presentación de las siguientes acciones urgentes emprendidas ante la pandemia COVID-19:

- Asistir a los Estados con la continuidad de sus operaciones del sector aviación, así como con sus respuestas a los aspectos de aviación de la COVID-19
- Proporcionar asesoría de emergencia a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales;
- Proporcionar un foro regional que sirva a los Estados NACC para discutir y compartir acciones y mejores prácticas con respecto a COVID-19 (Grupo WhatsApp DG, ANS, sitio web OACI).
- Directrices a los Estados y Territorios sobre asuntos regulatorios, operacionales y otros de implementación
- Directrices a Estados sobre desviaciones al cumplimiento regulatorio
- Compartición de decisiones individuales de Estados/Territorios que puedan afectar las operaciones internacionales
- Consideración de maneras alternativas de llevar a cabo las operaciones de la OACI
- Asistencia acerca de estrategias de apoyo de financiación

6. Los participantes reconocieron la importancia de seguir las directrices y guías emitidas por la OACI para mitigar los efectos adversos de la pandemia, las acciones tomadas para la contingencia de la COVID-19, la preparación a la contingencia por la temporada de huracanes en la región y aclaraciones para la implementación de restricciones operacionales y de viaje.

7. Los participantes igualmente agradecieron las acciones en curso por parte de la OACI en cuanto a la recuperación/el recomienzo, preparación para contingencia ante COVID-19 y temporada de huracanes y la asistencia continua a los Estado/Territorios, resaltándose sus sitios web válidos y relevantes al respecto:

- ICAO NACC COVID-19: <http://www.icao.int/NACC/Pages/NACC-COVID-19.aspx>
- Sitio web de CAPSCA Coronavirus COVID-19: <http://www.capsca.org/CoronaVirusRefs.html>
- Aviation and COVID-19: <https://www.icao.int/Security/COVID-19/Pages/default.aspx>
- COVID-19 Safety Operational Measures: <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/default.aspx>
- Global COVID-19 Airport Status: <https://www.icao.int/safety/Pages/COVID-19-Airport-Status.aspx>

8. El impacto económico para el transporte aéreo se comentó en la Presentación de la Dirección de Transporte Aéreo, donde además de mostrar las afectaciones económicas, se dio a conocer escenarios para analizar el impacto del brote COVID-19 para el transporte aéreo, específicamente para los/as pasajeros/as internacionales regulares en el primer semestre de 2020 (1er y 3er trimestre de 2020). Los escenarios incluyen:

- Escenario que considera trayectoria en forma de V: una recuperación rápida desde finales de mayo 2020.
- Escenario 2 que considera trayectoria con forma de U: una contracción prolongada hasta septiembre 2020.

9. Esta y otros tipos de modelación de escenarios similares son multifactorial y entre los factores de mayor importancia se tienen a la duración y magnitud del brote, las medidas de confinamiento, el grado de confianza de los consumidores en el transporte aéreo y las condiciones económicas. Refiérase al **Adjunto C** con mayores detalles.

10. De manera similar, se informó de las medidas que se están tomando para apoyar a los Estados a elaborar sus medidas de seguridad operacional relacionadas con COVID-19. Se explicó cómo expertos/as nominados por los Estados a los distintos grupos de expertos y grupos de trabajo de la Sede están a la disposición de todos los Estados para elaborar Guías de referencia rápida (QRG) sobre temas específicos. También se instó a los Estados a ser flexibles con las posturas que adopten, observando al mismo tiempo las obligaciones que les incumben en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300, Convenio de Chicago) y que utilicen el subsistema de notificación de diferencias relacionadas con la contingencia por COVID-19 (CCRD) para informar a otros Estados sobre las medidas de seguridad operacional relacionadas con COVID-19 que serían aceptables para facilitar el cumplimiento con el Artículo 40 de la Convención de Chicago.

11. Con respecto a los planes de recuperación, se exaltó el concepto de Recuperación informado por la OACI (ver nota conceptual de OACI en el **Adjunto D**), donde se ilustran los posibles escenarios de recuperación y directrices a corto, mediano y largo plazo, destacándose:

- Cada Estado debería desempeñar un papel principal en la recuperación de su propio transporte aéreo a través de la implementación de políticas y estrategias públicas eficientes y armonizadas globalmente
- Los retos encarados por la industria de la aviación dentro de la crisis
- La posibilidad de encontrar problemas COVID-19 en el camino de la recuperación
- Conceptos clave para la preparación e implementación de las medidas de recuperación

12. Con respecto a implementar medidas y facilitar recursos y asistencia, se explicó la disponibilidad de la Dirección de Cooperación Técnica (TCB) de la OACI como un catalizador de estas actividades de implementación, que incluyen desde la compra de equipos e insumos para la pandemia como son los termómetros especializados, el equipo de medición, etc., hasta sistemas, capacitaciones, cursos y estudios según lo que necesiten los Estados.

13. La CLAC explicó la opción de que los Estados se unan al acuerdo multinacional para cielos abiertos, específicamente para agilizar los vuelos de carga y comentó sobre la iniciativa conjunta con la OACI para elaborar estudios de recuperación en:

- operación de la carga aérea en las regiones y las normas que facilitan su desarrollo
- estudios que permitan calcular la futura demanda de pasajeros/as de transporte aéreo y carga, así como eventuales mecanismos de incentivo.

14. La Secretaría de la CLAC resaltó que la pandemia COVID-19 ha creado una atmósfera mundial de incertidumbre y contradicciones. Incertidumbre, porque el escenario de la pandemia cambia constantemente y no existe claridad de cuándo se podrá distribuir una vacuna o un tratamiento para un porcentaje significativo de la población mundial. Contradicción, porque si bien la experiencia de otras crisis permite sostener que el miedo puede ser más destructor que el virus en sí mismo, no es fácil transmitir optimismo, porque existe la advertencia general que lo peor está por venir. En efecto, en nuestra región estamos en la primera ola del virus y es razonable aceptar el

pronóstico que existirá más de una ola. La incertidumbre y la contradicción han centralizado las decisiones, de tal manera que varias decisiones que antes se adoptaban en el nivel aeronáutico, hoy se adoptan en otras entidades, por ejemplo, en los Ministerios de Salud, lo que ha producido una fragmentación que genera una barrera adicional para la recuperación del transporte aéreo internacional, que requiere de normas uniformes y armonizadas para su desarrollo.

15. En consecuencia, las medidas que adopten los Estados para salir de la crisis son cruciales para recuperar confianza y entregar certezas a los/as pasajeros/as. Pero no bastan las medidas que se adopten en el sector aeronáutico, sino que también se requiere de las mismas certezas en las medidas que se adopten en el sector turismo. Por último, las medidas a adoptar debieran ser simples, transparentes, flexibles y armónicas.

16. La Secretaría de la CLAC explicó además, que desde el primer momento se realizó una coordinación con las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI a fin de aunar esfuerzos y evitar duplicidades en el trabajo. Como parte de esta cooperación, las tres organizaciones han llamado conjuntamente a expertos, para el estudio de medidas que desarrollen la carga aérea en este periodo. La metodología de trabajo está en desarrollo y no excluye la integración de los expertos en otros grupos que se formen en la región. Como ejemplo de uno de los temas que se deben de evaluar, la Secretaría de la CLAC indicó la adopción de una medida temporal, liberalizar recíprocamente hasta la séptima libertad a la carga aérea, y se podría utilizar el Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos de la CLAC para tal efecto.

Intervención de los participantes de la industria: IATA y ALTA, ACI-LAC, CANSO e IADB

17. La IATA habló acerca del impacto de la COVID-19 en el transporte aéreo en Latinoamérica, destacándose:

- Que se anticipa una reducción a la mitad en los valores de Pasajeros-kilómetros disponibles (RPK) a nivel mundial en 2020, representando una pérdida de ingresos de 314 mil millones de dólares (US)
- 3.5 millones de empleos en riesgo en América Latina y el Caribe debido a las interrupciones en el transporte aéreo generadas por la propagación de COVID-19
- 77 mil millones de dólares (US) en PIB están en riesgo en América Latina y el Caribe debido a las interrupciones en el transporte aéreo generadas por la propagación de COVID-19

18. La IATA comentó que la COVID-19 ha paralizado la industria aérea. Más de 180 países, que representan más del 95% del tránsito aéreo mundial, han impuesto restricciones a los viajes, que en su mayoría comprenden de prohibiciones parciales o totales de viajes internacionales. Por lo tanto, volver a poner en marcha la industria de la aviación será un desafío sin precedentes y requerirá la colaboración de toda la cadena de valor y los gobiernos.

19. La IATA agregó que es muy poco probable que los viajes se reanuden al mismo tiempo en todo el mundo. Es posible que los mercados nacionales inicien operaciones primeramente, seguido de una apertura bilateral o regional. Sin embargo, debemos asegurarnos en la medida de lo posible que los enfoques adoptados sean consistentes para evitar una mezcla de medidas. Debido a la magnitud de esta tarea, la IATA ha dividido el plan de reactivación propuesto en dos direcciones con la expectativa de que finalmente coincidan en el punto de restauración completa, que son:

- Reinicio de las aerolíneas: asegurar que las aerolíneas puedan reiniciar las operaciones y que el proceso de pasajeros respalde la reapertura segura de los mercados; y
- reinicio de la demanda: restablecer la confianza de los gobiernos y los/as pasajeros/as para reanudar los viajes aéreos y estimular la demanda con incentivos y a menores costos.

20. Finalmente, la IATA reiteró que la OACI tendrá que desempeñar un papel fundamental para que los Estados faciliten el reinicio de las operaciones, en estrecha coordinación con los respectivos Ministerios de Salud y la Organización Mundial de la Salud.

21. ALTA complementó el mensaje de la IATA, comentando de que es muy importante que todos estén en este proceso de recuperación, y realmente apreció las acciones y el liderazgo de la OACI en este sentido. La mayoría de las decisiones en los países NACC están ahora en manos de las autoridades sanitarias. Se recomienda encarecidamente a los gobiernos que sus autoridades sanitarias trabajen con las de aviación civil, siguiendo las directrices de la OMS, para tener resultados más coordinados y beneficiosos. Como región, se necesita trabajar de manera coordinada y armonizada para tener una reapertura eficiente de los cielos. La interacción entre los países es extremadamente importante para el proceso de recuperación y para tener un plan de recuperación sólido para la industria y reiniciar el vuelo tan pronto como sea posible, siguiendo las normas de salud a nivel mundial y para cada país. Finalmente ALTA resaltó su apoyo a la región para ayudar a la industria a volver al buen camino.

22. ACI-LAC compartió el impacto de COVID-19 en los aeropuertos de América Latina y el Caribe estimando que los aeropuertos de la región perdieron 37 millones de pasajeros/as y dejaron de ingresar más de 700 millones de dólares durante el primer trimestre de 2020, estimando igualmente que para el total de 2020, el tráfico podría caer un -52% y los ingresos -5Bn USD. El colapso del tráfico aéreo pone en peligro la sostenibilidad financiera de la industria aeroportuaria en la región, así como los miles de puestos de trabajo que dependen directa e indirectamente de esta industria.

23. En este sentido, ACI-LAC recomienda que se exploren medidas de ayuda para apoyar a la industria aérea, instando a los gobiernos a considerar lo siguiente:

- Brindar medidas de alivio económico, financiero y fiscal a los aeropuertos y a la industria de la aviación en general.
- Flexibilización en el pago de los cánones de concesiones aeroportuarias
- Reconsiderar los requisitos de inversión en infraestructura
- Alivio temporal del cumplimiento de las obligaciones de calidad de servicio.

24. El **Adjunto E** da mayores detalles sobre estas medidas.

25. CANSO comentó que a pesar de que el tráfico aéreo ha disminuido por la pandemia, los y las Proveedores/as de servicios de navegación aérea (ANSP) en toda la región de América Latina y el Caribe desempeñan un papel vital que permite el transporte de suministros médicos, alimentos, y la repatriación de personas. CANSO ha desarrollado seminarios web de intercambio de mejores prácticas a nivel global y regional, intercambiado información de nuevos procedimientos, y tomado acciones para realizar modelos de recuperación, para el apoyo de los afiliados de CANSO. El **Adjunto F** detalla esta intervención

26. Ante la pandemia COVID-19, el BID ha buscado tener un papel protagónico en varios frentes, incluyendo los temas fiscales, de liquidez, de cadenas de suministros y obviamente los temas de salud y seguridad sanitaria. El transporte aéreo es un componente clave y el BID tiene un grupo dedicado a la aviación y su objetivo las próximas semanas y meses va a ser, junto con los países y organizaciones, definir prioridades, recomendaciones a sus miembros e integrar las necesidades del sector a los diferentes instrumentos que el Banco está ofreciendo en ese momento. El BID resaltó la invitación a ACI-LAC, CLAC, IATA y OACI para unirse con ellos en este esfuerzo.

27. El BID también comentó sobre la convocatoria abierta para recursos de asistencia técnica a ser destinados a soluciones conjuntas entre los países para enfrentar la COVID-19, conocida como Bienes Públicos Regionales, con fecha máxima de 15 de mayo de 2020 para solicitud, y se necesita la participación de al menos 3 países con una agencia ejecutora del sector público u organización no gubernamental sin fines lucrativos con sede en la región: <https://www.iadb.org/es/sectores/comercio/bienes-publicos-regionales/home>

28. Finalmente el BID invitó para el próximo mes a su conferencia donde se discutirán los pasos para la recuperación del sector, enterándose de las nuevas informaciones y buscando alinear acciones para generar impacto concreto en el sector. En el **Adjunto G** se da el detalle de esta intervención

Aportes de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales y actualizaciones con respecto a la industria- Aportes de los Estados/Territorios y actualizaciones con respecto a la OACI

29. Los Estados dieron sus puntos y perspectivas ante la COVID-19 y las medidas que han tomado, resaltando la importancia y su compromiso para la unión de esfuerzos entre los gobiernos, la industria, los/as proveedores/as y todos los actores de la aviación. Los aportes dieron respuesta básicamente a las siguientes preguntas:

- ¿Qué necesita de la OACI?
- ¿Qué no hace la OACI que debería hacer?
- ¿Cuáles son las necesidades de su Estado o Territorio?
- ¿Cuáles ve como las necesidades regionales?
- ¿Qué necesita de la industria?
- ¿Qué no está haciendo la industria que debería hacer?
- ¿Cuáles serían las necesidades de su Estado o Territorio con respecto a la industria?
- ¿Cuáles serían los retos que ve usted entre las necesidades de la industria y las de los Estados?

30. COCESNA informo sobre las diferentes actividades que como Organización regional de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) está apoyando a los Estados de Centroamérica, trabajando como ente asesor para instrumentalizar, mediante el desarrollo de análisis de riesgos, utilizando la metodología *BOW TIE*, las medidas que la OACI está dictando durante esta pandemia, específicamente, en el sentido de flexibilizar algunas de las disposiciones contenidas en las normas y métodos recomendados (SARPS), como son flexibilizar las fechas de vencimiento relacionadas con licencias y certificados. Este acompañamiento va orientado a las recomendaciones a través de circulares, notificaciones, etc., que se publican en la página web de COCESNA COVID-19.

31. Asimismo, COCESNA está desarrollando medidas que generen confianza en los/as usuarios/as de los aeropuertos, mediante notas de sugerencia para estimular a los explotadores de

aeropuertos una declaratoria que estas instalaciones sean "SEGURAS y SANAS", para operar, toda vez que se compruebe la adopción de medidas que dicte la OACI y la OMS.

32. Esta videoconferencia contó con intercambio de opiniones y consultas vía *chat*. Las preguntas y respuestas de esta videoconferencia estarán en el **Adjunto H**. De manera similar, se ofreció la oportunidad a los Estados de poder enviar cualquier otras consultas o preguntas a la Oficina Regional NACC de la OACI para seguir este dialogo y apoyo ante la situación de la pandemia. Estas consultas o preguntas se podrán dirigir al Director Regional Adjunto de la Oficina Regional NACC, Sr. Julio César Siu, email: jsiu@icao.int y/o a su Asistente la Srita. Claudia Lopez, email: clopez@icao.int.

Recapitulación y acciones de seguimiento, otros asuntos y palabras de clausura

33. Como palabras finales, se reiteró el compromiso de la OACI, a través de la Secretaria General y el Director de la Oficina Regional NACC, para continuar la asistencia y el apoyo a las medidas y acciones necesarias para mitigar los efectos de la pandemia, la aplicación de mejores prácticas, el ir avanzando en el cumplimiento y mantener y mejorar la seguridad operacional de la región, y las diversas actividades para el desarrollo de la aviación y el transporte aéreo como pilar para el crecimiento socio-económico de los Estados NACC y la región. Esto, con la participación activa y armonizada de la industria y los demás actores clave de la aviación. De igual manera, en el compromiso de la OACI como líder de la aviación global en unir los diferentes esfuerzos de estos actores de la aviación para un plan de recuperación de la aviación/el transporte aéreo que permita actuar rápido, de manera efectiva y sostenible para la aviación.

Acciones/ conclusiones

Para la mitigación a los efectos de la pandemia

Que:

1. la Sede de la OACI y la Oficina Regional NACC de la OACI continúen con la asistencia que se brinda a los Estados en cuanto a orientar y asistir en la aplicación de las guías y mejores prácticas bajo el esquema de los grupos de intercambio y foros pertinentes.
2. la OACI continúe brindando la orientación a los Estados sobre desviaciones operativas, de cumplimiento normativo y otros asuntos relacionados con la seguridad/eficiencia bajo esta asistencia a los Estados, incluyendo el compartir decisiones individuales de los Estados que pueden afectar las operaciones internacionales
3. los Estados, la industria y la OACI continúen las comunicaciones efectivas y expeditas para mantener a todos/as actualizados/as en la evolución de la pandemia y sus efectos con vistas a una actuación armonizada y oportuna de todos/as y lograr las medidas de mitigación más adecuadas en salvaguardia de la salud y seguridad de las personas y la sostenibilidad del sector de la aviación.
4. Se haga uso y aplicación extensiva de las herramientas de información disponibles de la OACI en sus diferentes enlaces así como los de la industria a manera de tener la información más oportuna y vigente para la toma de decisiones de los Estados en armonía para minimizar los efectos negativos de la pandemia en el sector de la aviación
5. los Estados se aseguren de participar activamente con la OACI en las coordinaciones y acciones de preparación para contingencias para COVID-19 y la temporada de huracanes
6. los Estados continúen sus mejores disposiciones para apoyar las operaciones humanitarias, los vuelos de repatriación y las cadenas de suministro durante tiempos de crisis (operaciones de

carga, ambulancia médica, actividades humanitarias, etc.), tomando en cuenta las realidades y los desafíos de su industria o actores del transporte aéreo.

Para recuperación/el reinicio

7. Seguir trabajando en conjunto con base en los roles y las necesidades de cada ente y que los actores claves de la aviación (ACI-LAC, CANSO, IATA, etc.) se unan a los esfuerzos de los Estados en coordinación de la OACI (y viceversa) para el desarrollo de planes y estudios de recuperación tomando en cuenta las guías proporcionadas por la OACI y las consideraciones de los actores clave del sector.
8. Que se fomenten las alianzas y las sinergias con las acciones de recuperación de la industria para asegurar un enfoque coordinado, armonizado y sostenible.
9. Consolidar un grupo de trabajo más específico para la recuperación y que cada entidad/Estado participante a estas acciones designe un Punto focal para esta coordinación, quienes deberán proponer un plan de recuperación modelo para su pronta discusión/aplicación por los Estados.
10. Que los Estados tomen acción inmediata en identificar las necesidades prioritarias y actividades de recuperación de corto, mediano y largo plazos.
11. Que los Estados consideren acciones para su oportuna aplicación o compromiso con las instituciones como el BID u otras fuentes de fondos que puedan ofrecer asistencia para la pronta recuperación del sector del transporte aéreo. Para Información específica del BID sobre estos fondos disponibles como asistencia a los Estados refiérase a <https://www.iadb.org/en/sector/trade/regional-public-goods/home>
12. Que los Estados consideren aplicar la medida temporal de apertura, para los servicios de carga pura, los derechos de séptima libertad, con el fin de facilitar el traslado de los bienes indispensables para superar la crisis provocada por la pandemia COVID-19.
13. Que los Estados consideren aplicar medidas o planes de recuperación cumpliendo con las características que las medidas sean simples, transparentes, flexibles y armónicas.

Coordinación/seguimiento

14. Que la OACI continúe organizando este enfoque de acercamiento de los Estados para atender las acciones necesarias e inmediatas para mitigar los efectos adversos de la pandemia en el sector del transporte aéreo,
15. La Secretaria General de la OACI exhortó a los Estados apoyar la iniciativa de este enfoque colaborativo y de armonización, buscando involucrar a las altas autoridades del Estado a nivel de Ministros/as de Turismo, Ministros/as de Transporte, Salud y otros relacionados con el impacto de la aviación para asegurar el mayor apoyo de los Estados. Estas acciones deberían estar dirigidas hacia sus Instituciones de aeronáutica civil y una actuación y compromiso firme del Estado, reconociendo la aviación como un pilar esencial del desarrollo socioeconómico de los Estados NACC y su turismo y comercio. La Oficina Regional NACC dará seguimiento a esta iniciativa con los Directores Generales y líderes clave.



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

ADJUNTO A

Videoconferencia sobre el COVID-19 para los Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)

Reunión Zoom, 22 de abril de 2020

LISTA DE PARTICIPANTES

COSTA RICA

1. Álvaro Vargas
2. Guillermo Hoppe
3. Luis Miranda
4. Luis Diego García
5. Rolando Richmond
6. Marco López
7. Fernando Zeledón
8. Andrea Jiménez

CUBA

9. Mirta Crespo

EL SALVADOR

10. Jorge Alberto Puquirre
11. Homero Morales
12. Francisco Sol

ESTADOS UNIDOS

13. Nicholas Reyes
14. Lorrie J. Fussell

ESPAÑA

15. Víctor Aguado

GUATEMALA

16. Francis Argueta
17. Berner Sandoval
18. Andree Oliva

HONDURAS

19. Roberto O'connor
20. Carmen Maradiaga
21. Heriberto Sierra
22. Paola Velásquez
23. Marbella Colindres

MÉXICO

24. Rodrigo Vásquez
25. Dionisio Méndez Mayora
26. Aracenis Castillo De La Cruz
27. Jesús Moreno Bautista
28. Rafael García Gijón
29. Gonzalo Carrasco
30. Elic Jacob Herrera Hernández
31. Miguel Ángel Ocampo Cornejo
32. Felipe de Jesús Castillo Reyes
33. Maricruz Hernández García
34. Felipe de Jesús Castillo Reyes
35. Leonardo Martínez Bautista
36. Diego Soliveras Galván Duque
37. Delia Castellanos Saavedra
38. Angélica Enríquez Cruz

NICARAGUA

39. Carlos Salazar
40. Leonidas Duarte
41. Uwe Cano

REPÚBLICA DOMINICANA

42. Alejandro Herrera Rodríguez
43. Carlos Veras

- 44. Santiago Rosa Martinez
- 45. Francisco Bolivar León Paulino
- 46. Johann Antonio Estrada Pelletier
- 47. Betty María Castaing Martínez
- 48. Alan Arias Batlle
- 49. Juan César Thomas Burgos

ACI-LAC

- 50. Rafael Echevarne
- 51. María Elena Sandoval

ALTA

- 52. Virginio Augusto Corrieri de Castro

CANSO

- 53. Javier Vanegas

CLAC

- 54. Jaime Binder

COCESNA

- 55. Gabriel Quirós
- 56. Manuel Cáceres
- 57. Mario Martínez
- 58. Giovanni Tobar

IATA

- 59. Peter Cerda
- 60. Carlos Cirilo
- 61. Oracio Márquez

IADB

- 62. Eduardo Café
- 63. Reinaldo Fioravanti
- 64. Ana Beatriz
- 65. Carolina Benitez
- 66. Rodrigo Cruvinel
- 67. Rafael Poveda

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (OMT)

- 68. Alejandro Varela

OACI (SECRETARÍA)

- 69. Fang Liu
- 70. Melvin Cintron
- 71. Javier López González
- 72. Miguel Marin
- 73. Johanna Jordaan
- 74. Julio Siu
- 75. Guillermo Iovino
- 76. Ignacio Iglesia
- 77. Ricardo Delgado
- 78. Jaime Calderón
- 79. Raúl Martínez
- 80. Luis Sánchez
- 81. Mayda Ávila
- 82. Eddian Méndez
- 83. José María Peral
- 84. Fernando Camargo
- 85. Marcelo Orellana
- 86. Javier Sanchez
- 87. Marisol Torres
- 88. Jessica Diaz de Leon
- 89. Rubén Martínez Lino

LISTA DE PARTICIPANTES

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
COSTA RICA		
Álvaro Vargas Director General	Dirección General de Aviación Civil	E-mail avargas@dgac.go.cr;
Guillermo Hoppe Representante de Costa Rica ante la OACI.	Misión de Costa Rica	Email: CostaRica@icao.int
Luis Miranda Subdirector General	Dirección General de Aviación Civil	E-mail lmiranda@dgac.go.cr
Luis Diego García Jefe Departamento de Seguridad Operacional	Dirección General de Aviación Civil	E-mail lgarcia@dgac.go.cr;
Rolando Richmond Jefe ANS	Dirección General de Aviación Civil	E-mail rrichmond@dgac.go.cr
Marco López Encargado SSP	Dirección General de Aviación Civil	E-mail mlopez@dgac.go.cr;
Fernando Zeledón NCCM	Dirección General de Aviación Civil	E-mail fzeledon@dgac.go.cr
Andrea Jiménez Representante Alternativa de Costa Rica en OACI	Misión de Costa Rica	Email: CostaRica@icao.int
CUBA		
Mirta Crespo Representante	Misión de Cuba ante la OACI	E-mail Cuba@icao.int
EL SALVADOR		
Jorge Alberto Puquirre Director Ejecutivo	Autoridad de Aviación Civil	E-mail JPuquirre@aac.gob.sv;
Homero Morales Subdirector de Navegación Aérea	Autoridad de Aviación Civil	E-mail: hmorales@aac.gob.sv
ESPAÑA		
Víctor M. Aguado Representante	Misión de España ante la OACI	E-mail Spain@icao.int
ESTADOS UNIDOS		
Nicholas Reyes Director, Western Hemisphere, International Affairs	FAA	E-mail nicholas.reyes@faa.gov

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
Lorrie J. Fussell Foreign Affairs Specialist, Western Hemisphere Office of International Affairs	FAA	E-mail Lorrie.Fussell@faa.gov
HONDURAS		
Wilfredo Lobo Director Ejecutivo	AHAC	E-mail wlobo@ahac.gob.hn
Roberto O'connor Subdirector Técnico	AHAC	E-mail roconnor@ahac.gob.hn
Carmen Maradiaga Asesoría Legal	AHAC	E-mail cmaradiaga@ahac.gob.hn
Heriberto Sierra Navegación Aérea	AHAC	E-mail hsierra@ahac.gob.hn
Paola Velásquez NCCM	AHAC	E-mail pvelasquez@ahac.gob.hn
Marbella Colindres Jefe de Facilitación	AHAC	E-mail acolindres@ahac.gob.hn
MÉXICO		
Rodrigo Vásquez Director	Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)	E-mail vasquez@sct.gob.mx;
Dionisio Méndez Mayora Representante Permanente	Misión de México ante la OACI	Email: dmendez@icao.int
Jesús Moreno Bautista Director General Adjunto de Seguridad Aérea	AFAC	E-mail jmoreno@sct.gob.mx
Rafael García Gijón Director General Adjunto de Transporte y Control Aeronáutico	AFAC	E-mail ragarcia@sct.gob.mx
Gonzalo Carrasco Director de Certificación de Licencias	AFAC	E-mail gonzalo.carrasco@sct.gob.mx
Elic Jacob Herrera Hernández Director de Seguridad Aérea	AFAC	E-mail elic.herrera@sct.gob.mx
Miguel Angel Ocampo Cornejo Director de Seguridad de la Aviación Civil	AFAC	E-mail miguel.ocampo@sct.gob.mx
Maricruz Hernández García Directora de Aeropuertos	AFAC	E-mail maricruz.hernandez@sct.gob.mx

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
Leonardo Martínez Bautista Subdirector de SSP	AFAC	E-mail: lmartinb@sct.gob.mx
Diego Soliveras Galván Duque Jefe del Departamento de Gestión de Riesgos de Aeropuertos	SENEAM	E-mail: diego.soliveras@sct.gob.mx
Felipe de Jesús Castillo Reyes Comandante General	AICM	E-mail fcastill@sct.gob.mx
Delia Castellanos Saavedra Jefa del Departamento de Organismos Internacionales	AFAC	E-mail dcastell@sct.gob.mx
Angélica Enríquez Cruz Jefa de la Oficina de Asuntos de la OACI	AFAC	E-mail anrique@sct.gob.mx
NICARAGUA		
Carlos Salazar Director General	INAC	E-mail dg@inac.gob.ni
Leonidas Duarte Asesor Legal	INAC	E-mail Leonidas@leonidasduarte.com
Uwe Cano Coord. SSP	INAC	E-mail cgsafety@inac.gob.ni
REPÚBLICA DOMINICANA		
Alejandro Herrera Rodríguez Director General	IDAC	E-mail director_general@idac.gov.do
Carlos Veras Representante	Consejo de la OACI	E-mail: DominicanRepublic@icao.int
Aracenis Castillo De La Cruz Director General	CESAC	Email: director@cesa.mil.do; director@cesac.mil.do
Santiago Rosa Martinez Subdirector.General	IDAC	E-mail srosa@idac.gov.do
Francisco Bolivar León Paulino, Director SNA	IDAC	E-mail bleon@idac.gov.do
Johann Antonio Estrada Pelletier Director VSO	IDAC	E-mail jestrada@idac.gov.do
Betty Castaing Directora de Planificación y Desarrollo	IDAC	E-mail bcastaing@idac.gov.do

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
Alan Arias Batlle Director DNV	IDAC	E-mail
Juan Thomas Director	Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas, ASCA	E-mail jthomas@asca.edu.do
ACI-LAC		
Rafael Echevarne Director General	ACI-LAC	E-mail rechevarne@aci-lac.aero;
María Elena Sandoval	ACI-LAC	E-mail
ALTA		
Virginio Corrieri Head of Operations and Safety	ALTA	E-mail vcorrieri@alta.aero
CANSO		
Javier A. Vanegas Director	Latin America and Caribbean Affairs, CANSO	E-mail javier.vanegas@canso.org;;
CLAC		
Jaime Binder Secretario	CLAC	E-mail jbinder@icao.int
COCESNA		
Manuel Cáceres Director	ACSA	E-mail manuel.caceres@cocesna.org
Gabriel Quirós Director	ACNA	E-mail Gabriel.quirós@cocesna.org
Mario Martínez Director	ICCAE	E-mail mario.martinez@cocesna.org
Giovanni Torres Gerente	GEREMAC	E-mail giovanni.gerente@cocesna.org
IATA		
Peter Cerda Regional Vice President - The Americas	IATA	E-mail cerdap@iata.org
Carlos Cirilo	IATA	E-mail ciriloc@iata.org

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
Oracio Márquez Gerente Regional de Miembros y Relaciones Externas	IATA	E-mail marquezo@iata.org
OMT		
Alejandro Varela Subdirector Regional Américas	Organización Mundial del Turismo	E-mail avarela@unwto.org
OACI		
Fang Liu Secretaria General	Sede de la OACI	
Melvin Cintron Director Regional	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail icaonacc@icao.int
Javier López González Chief, Field Operations Section Field Operations Section (FOS)	Sede de la OACI	E-mail jlopezgonzalez@icao.int
Miguel Marin Chief, Operational Safety Section	Sede de la OACI	E-mail MMarin@icao.int
Johanna Jordaan Chief, Aviation Medicine Section	Sede de la OACI	E-mail JJordaan@icao.int
Julio Siu Director Regional Adjunto	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail jsiu@icao.int
Ignacio Iglesia Head, Project Implementation Unit in FOS	Sede de la OACI	E-mail iglesia@icao.int
Guillermo Iovino Head, Project Development Unit	Sede de la OACI	E-mail giovino@icao.int
Ricardo Delgado Especialista Regional en Seguridad de la Aviación y Facilitación	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail rdelgado@icao.int
Jaime Calderón Especialista Regional en Aeródromos y Ayudas Terrestres	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail jcalderon@icao.int
Raúl Martínez Especialista Regional en Información Aeronáutica	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail rmartinez@icao.int
Luis Sánchez Especialista Regional, Meteorología Aeronáutica	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail lsanchez@icao.int
Mayda Ávila Especialista Regional en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail mavila@icao.int

Nombre / Puesto	Administración / Organización	Teléfono / Correo-e
Eddian Méndez Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail emendez@icao.int
José María Peral Especialista Regional en Seguridad de la Aviación y Facilitación	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail jmperal@icao.int
Fernando Camargo Especialista Regional en Asistencia Técnica	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail fcamargo@icao.int
Marcelo Orellana Especialista Regional en Implementación de Seguridad de Vuelo	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail morellana@icao.int
Javier Sánchez Field Project Officer Americas, Europe, and Middle East Unit (AME)	Sede de la OACI	E-mail jsanchez@icao.int
Marisol Torres Oficial Administrativa	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail mtorres@icao.int
Jessica C. Díaz de León G. Data Statistical Manager Economic Development (ECD) Air Transport Bureau	Sede de la OACI	E-mail JGomez@icao.int
Rubén Martínez Lino Especialista Regional en Investigación y Prevención de Accidentes	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail rgmlino@icao.int

Adjunto B

Orden del día

- Introducción por el Sr. Melvin Cintron, Director Regional, Oficina Regional NACC de la OACI
- Palabras de inauguración por la Dra. Fang Liu, Secretaria General de la OACI
- Presentaciones OACI por la Oficina Regional NACC, la Dirección de transporte aéreo, el Jefe de Medicina de aviación y Dirección de navegación aérea con intervenciones de la CLAC
- Aportes de los Estados/Territorios y actualizaciones con respecto a la OACI
- Introducción/Intervención de los participantes de la industria: IATA y ALTA, ACI-LAC, CANSO e IADB
- Aportes de los Estados/Territorios y actualizaciones con respecto a la industria
- Recapitulación y acciones de seguimiento, otros asuntos y palabras de clausura

Temas a Tratar:

1. La situación del COVID-19 en las Regiones NAM/CAR;
2. Concesión de exenciones y extensiones;
3. Información reciente del impacto económico;
4. Conversión de aeronaves de pasajeros a carga o configuraciones mixtas;
5. Restricciones operacionales y de viajes;
6. La inminente temporada de huracanes y otras necesidades de contingencia;
7. Asistencia económica disponible para nuestros Estados (Bienes públicos regionales);
8. Planes de recuperación (a corto, mediano y largo plazo) – proyecto de nota de estudio sobre el Concepto de la OACI
9. Aportes y actualización de los Estados
 - a. ¿Qué necesita usted de la OACI?
 - b. ¿Qué necesitamos hacer que no estamos haciendo?
 - c. ¿Cuáles son las necesidades de su Estado o Territorio?
 - d. ¿Cuáles considera que son sus necesidades regionales?
10. La Oficina Regional NACC de la OACI propone una Reunión de Directores Generales/Ministerial en apoyo a las Autoridades de Aviación Civil y el Sistema de Transporte Aéreo Estatal;
11. Las acciones de la Oficina Regional NACC de la OACI en apoyo a los Estados y Territorios

ADJUNTO C

Resumen de presentación de ATB/ADA. Impacto económico del COVID-19

El transporte aéreo ha sido vulnerable a los diversos impactos políticos, económicos y sociales, así como a los brotes epidemiológicos a lo largo de las últimas décadas. El impacto económico que dejó en la industria el Síndrome Agudo Respiratorio (SARS) en el año 2003 se reflejó en una contracción del 8% en el RPK y de 6 mil millones de dólares para las aerolíneas de Asia-Pacífico.

Se prevé que la recuperación de seis meses que se observó *a posteriori* del brote del SARS en 2003, no se verá replicado en COVID-19.

El transporte de carga aérea ha disminuido en un 19% en marzo de 2020 a causa del retiro de la capacidad de carga de bodega de las aeronaves de pasajeros, mientras que las aeronaves exclusivas de carga han proporcionado una capacidad compensatoria adicional. Se calcula que los ingresos de carga aérea han caído 22%, es decir, entre 8.3 y 6.9 mil millones de dólares a marzo de 2020 con respecto a marzo de 2019.

Por su parte, la Organización mundial de turismo (OMT), estima una pérdida de 300 a 450 mil millones de dólares por ingresos de turismo internacional para 2020.

Se han estimado dos escenarios para analizar el impacto del brote del COVID-19 para el transporte aéreo, específicamente para los pasajeros internacionales regulares en el primer semestre de 2020 (1er y 3er trimestre de 2020).

- Inicio: situación hipotética sin brote de COVID-19, es decir, lo planificado originalmente.
- Escenario 1: Trayectoria en forma de V, es decir una recuperación rápida desde finales de mayo 2020.
- Escenario 2: trayectoria con forma de U, es decir una contracción prolongada hasta septiembre 2020.

Ambos escenarios tienen en común la incertidumbre y un ambiente oscilatorio. La trayectoria de ambos escenarios es multifactorial, ejemplo de ello, son: la duración y magnitud del brote epidemiológico, las medidas de confinamiento, disponibilidad de la asistencia gubernamental, la confianza del consumidor en el transporte aéreo y las condiciones económicas, que pueden traducirse en demanda o en factor de carga.

Cada escenario se divide en sub escenarios que se pueden describir de la siguiente manera:

Escenario 1 (trayectoria en forma de V, un primer signo de recuperación a finales de mayo)

- Ruta 1: Recuperación de la capacidad suave al 75% del nivel de la línea de base para septiembre, pero una débil recuperación de la demanda.
- Ruta 1a: Fuerte repunte de la capacidad al 90% en conjunto con un rápido retorno de la demanda.

- Ruta 1b: Progresión lenta para recuperar un 50% de la capacidad en septiembre con riesgo a una caída en la demanda.

Escenario 2 (ruta en forma de U, se espera reinicie en el 3er trimestre o después)

- Ruta 2: Lenta progresión de la recuperación de la capacidad al 40% de la línea de base con un crecimiento lento de la demanda.
- Ruta 2a: Fuerte repunte de la capacidad al 70% en septiembre, superando la recuperación de la demanda.
- Ruta 2b: Desaceleración prolongada hacia septiembre o más tarde con ajustes marginales en la temporada alta que es el verano.

Las últimas estimaciones indican que el posible impacto de COVID-19 en el tráfico internacional regular de pasajeros durante los primeros 9 meses de 2020, en comparación con la línea base (es decir, el negocio originalmente planificado), sería:

- Ruta en forma de V (un primer signo de recuperación a finales de mayo 2020).
- Reducción global que oscila entre el 41% y el 56% de los asientos ofrecidos por las aerolíneas
- Reducción global de entre 705 a 963 millones de pasajeros.
- Una pérdida potencial estimada de alrededor de 160 a 218 mil millones de dólares en ingresos brutos por explotación de las aerolíneas.

- Ruta en forma de U (se espera reinicie en el tercer trimestre o después).
- Reducción global que oscila entre el 57% y el 67% de los asientos ofrecidos por las aerolíneas.
- Reducción global de entre 961 a 1,117 millones de pasajeros.
- Una pérdida potencial estimada de alrededor de 218 a 253 mil millones de dólares en ingresos brutos por explotación de las aerolíneas.

Como se explicó previamente la modelación de los escenarios es multifactorial y entre los factores de mayor importancia se tienen a la duración y magnitud del brote, las medidas de confinamiento, el grado de confianza de los consumidores en el transporte aéreo y las condiciones económicas.

Adjunto D

Documento de trabajo sobre una ruta de recuperación posterior a COVID-19

I. Antecedentes

La industria de la aviación soporta el peso de las consecuencias del brote del COVID-19 más intensamente que otras industrias, ya que su "raison d'être" es el transporte de personas y mercancías en todo el mundo para viajes, turismo, negocios y comercio. La drástica reducción de la demanda de tráfico aéreo amplificada por las restricciones de viaje ha dado lugar a impactos negativos significativos, incluidos los graves ingresos y la presión del flujo de efectivo sobre todas las partes interesadas, incluidas, entre otras, las compañías aéreas, los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea y los fabricantes de aeronaves.

Desde las primeras noticias del brote, la industria del transporte aéreo ha estado en un lugar empinado y el horizonte es actualmente difícil de identificar. A diferencia de los brotes de pandemia anteriores, como el SRAS o la gripe MERS, cuya recuperación tardó aproximadamente 6 meses con un fuerte escenario en forma de V, el escenario de recuperación COVID-19 puede extenderse más allá de este horizonte temporal debido a la recesión económica inherente.

Las partes interesadas de la industria de la aviación, así como de otras industrias, como los viajes y el turismo, han reconocido conjuntamente el carácter sin precedentes de la crisis COVID-19 en el mundo, el impacto económico significativo en el transporte aéreo y la aviación civil en general, la difícil situación financiera de la industria de la aviación y la incertidumbre a la que se enfrentan las partes interesadas a todos los niveles. Se han unido en estos tiempos para compartir sus conocimientos y experiencias y coordinar acciones que empoderen a la industria de la aviación para sobrevivir y seguir desempeñando su papel instrumental como facilitador mundial en tiempos de crisis.

Con respecto a la urgencia del momento, las partes interesadas en la aviación conjuntamente con otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales han decidido diseñar y desarrollar mecanismos de recuperación y planes de acción para la estabilización y la recuperación acelerada de estas dificultades económicas.

Reconociendo las principales amenazas a las que se enfrenta la industria de la aviación a la luz de los impactos económicos de COVID-19, este documento propone posibles orientaciones de recuperación (a corto, medio y largo plazo) con los factores de influencia respectivos y los desafíos previsibles asociados. A este respecto, cada Estado debe desempeñar un papel primordial en la recuperación de su propio transporte aéreo mediante la aplicación de políticas y estrategias públicas eficientes y armonizadas a nivel mundial, garantizando al mismo tiempo que cualquier acción y medida reglamentaria no tenga un impacto negativo en el crecimiento del transporte aéreo internacional.

Análisis del impacto económico de COVID-19 en la aviación civil

Los impactos iniciales de COVID-19 se limitaron a ciertos países en el brote desde finales de enero a febrero de 2020. Desde marzo, a medida que el brote continúa expandiéndose afectando a países y personas de todo el mundo, los gobiernos han cerrado a fronteras e impuesto restricciones de viaje más estrictas como una de las medidas de contención. Esto ha impulsado drásticas cancelaciones de vuelos por parte de las compañías aéreas y descensos drásticos de la demanda de viajes aéreos, lo que ha

provocado una fuerte corriente de ingresos y una fuerte presión de flujo de efectivo sobre todas las partes interesadas en el sector de la aviación.

La OACI supervisa el alcance de los impactos económicos de COVID-19 en la aviación civil y sigue actualizando su análisis de forma regular. Debido a la propagación de COVID-19 a nivel mundial y a la gravedad de las restricciones de viaje, las estimaciones actualizadas indican el impacto de COVID-19 en el tráfico internacional de pasajeros programado durante el primer semestre de 2020, en comparación con el previsto originalmente por las compañías aéreas:

- Reducción total del 37% al 48% de los asientos ofrecidos por las aerolíneas
- Reducción global de 411 a 535 millones de pasajeros
- Aproximadamente USD 90 a 118 mil millones de pérdida potencial de los ingresos brutos de explotación de las aerolíneas.

Se espera un mayor impacto global en Europa y Asia/Pacífico, seguido de América del Norte y Oriente Medio. A nivel estatal, por ejemplo, las compañías aéreas perderían un total de 19,4 a 22.500 millones de dólares EE.UU. de los ingresos brutos de los pasajeros procedentes de las operaciones internacionales desde/hacia China durante el mismo período.

Estas estimaciones se basaron en los escenarios de trayectoria en forma de V (recuperación desde finales de mayo) y trayectoria en forma de U (estancamiento continuo hasta finales del segundo trimestre), que se diferencian en términos de oferta (salida) y demanda (gasto) condiciones, principalmente, a) el momento y la escala de la disminución de la capacidad de las aerolíneas y la recuperación, y b) el grado de confianza de los consumidores para los viajes aéreos que se pueden traducir en la demanda o el factor de carga. Dado un entorno que cambia rápidamente, estos escenarios son indicativos de dos posibles trayectorias fuera de muchos. El camino exacto dependerá de varios factores, entre otros, la duración y magnitud del brote y las medidas de contención, la disponibilidad de asistencia gubernamental, la confianza de los consumidores y las condiciones económicas.

II. Desafíos a los que se enfrenta la industria de la aviación en medio de la crisis COVID-19

Los impactos iniciales de COVID-19 se limitaron a ciertos países en el brote de finales de enero a febrero de 2020. Desde marzo, a medida que el brote continúa expandiéndose afectando a países y personas de todo el mundo, los gobiernos han cerrado a los huéspedes e impuesto restricciones de viaje más estrictas como una de las medidas de contención. Esto ha impulsado drásticas cancelaciones de vuelos por parte de las compañías aéreas y descensos drásticos de la demanda de viajes aéreos, lo que ha provocado una fuerte corriente de ingresos y una fuerte presión de flujo de efectivo sobre todas las partes interesadas en el sector de la aviación.

La OACI supervisa el alcance de los impactos económicos de COVID-19 en la aviación civil y sigue actualizando su análisis de forma regular. Debido a la propagación de COVID-19 a nivel mundial y a la gravedad de las restricciones de viaje, las estimaciones actualizadas indican el impacto de COVID-19 en el tráfico internacional de pasajeros programado durante el primer semestre de 2020, en comparación con el previsto originalmente por las compañías aéreas:

Los efectos de la propagación de la enfermedad son directamente impactados por la industria del transporte aéreo en su conjunto. Operando en una industria tan altamente interconectada y compleja,

las partes interesadas dependen mutuamente y en alta medida, y en consecuencia sufren los impactos conjuntamente.

a. Consecuencias de la disminución de la demanda y la oferta

Los cierres generalizados, las fuertes restricciones de viaje, la falta de voluntad de los consumidores para viajar son algunos de los factores que afectan a la industria de la aviación al disminuir significativamente la demanda de los pasajeros y, consecuentemente, también la oferta. La recuperación de la confianza de los consumidores en los viajes puede requerir un período sustancial.

Debido a esta fuerte disminución de la demanda de pasajeros amplificada por el creciente número de restricciones de viaje, las aerolíneas se han visto obligadas a poner en tierra su flota. Las extensas puestas a tierra de la flota requieren inmensas instalaciones de almacenamiento de aeronaves o espacio de estacionamiento, creando también una carga adicional de costos para las aerolíneas. Además, la puesta a tierra de los aviones durante un cierto período de tiempo podría dar lugar a enormes costos de mantenimiento para las aerolíneas para que el avión reanude los vuelos normales.

b. Liquidez y flujo de caja

La grave disminución del tráfico crea amenazas financieras inminentes para la industria de la aviación a nivel mundial. Las compañías aéreas, por ejemplo, se **enfrentan a graves tensiones financieras, que en algunos casos pueden dar lugar a quiebras**. Si bien hasta ahora sólo un grupo de compañías aéreas han presentado protección por bancarrota en relación con COVID-19, se estima que las reservas de efectivo de las compañías aéreas, sin ayuda financiera externa, se agotarán en un corto período de tiempo, lo que a cambio afectará a otras partes interesadas que dependen de estos flujos de efectivo.

Los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) también están siendo afectados por el flujo de efectivo, ya que sus ingresos de ganancias están directamente relacionados con el volumen de tráfico aéreo. A medida que los ingresos se desploman rápidamente, muchos aeropuertos y ANSP ya están desplegando medidas de contención de costos siempre que sea posible para preservar la estabilidad financiera y un número cada vez mayor de ellos inevitablemente enfrentarán problemas con la situación en constante evolución.

Por las mismas razones, otras partes interesadas en la industria de la aviación, el comercio, los viajes y el turismo también se encuentran en tiempos financieros y operativos difíciles. Desde asistencia en tierra, empresas de catering, fabricantes de aeronaves hasta agentes de viajes, minoristas de aeropuertos y otros, esta crisis sin precedentes causa problemas existenciales para todos los sectores apoyados por la aviación directa e indirectamente.

A este respecto, se pide a los gobiernos que apoyen a la industria mediante **préstamos y garantías de préstamos, inyección directa de capital; y el alivio de impuestos**, incluyendo el alivio del combustible, la nómina, los ingresos, los impuestos sobre los billetes y otros gravámenes. Varios Estados ya han ideado planes de asistencia consistentes, entre otras cosas, en detener la recaudación de impuestos a las compañías aéreas nacionales; b) ayuda financiera directa a las compañías aéreas; y c) otros apoyos gubernamentales. Otros Estados también han indicado que se han introducido medidas más profundas de apoyo, como la nacionalización de sus compañías aéreas.

c. Empleo

Muy vinculada a todos los factores relacionados con los impactos de COVID-19 está también la **reducción forzada de la fuerza de trabajo** por parte de compañías aéreas, asistencia en tierra, operadores aeroportuarios, agentes de viajes y muchos otros. Las aerolíneas han anunciado medidas temporales de un alto porcentaje de pilotos, tripulaciones, equipos de mantenimiento, así como gerentes.

d. Slots en aeropuertos

La industria de las compañías aéreas había articulado un caso sólido para eximir a las compañías aéreas de tener que cumplir la llamada regla de los "derechos del abuelo", mediante la cual las compañías aéreas deben utilizar sus slots asignadas en un aeropuerto al menos al 80 por ciento o pueden perder esta franja horaria en el futuro. Recientemente, muchos reguladores, incluidos los de los Estados Unidos y la Unión Europea (UE), han suspendido temporalmente este requisito para proteger la salud financiera de las compañías aéreas y mitigar los impactos ambientales negativos de los vuelos operados únicamente con el fin de mantener los slots de los aeropuertos.

e. Restricciones a los viajes y al comercio

Las restricciones de viaje se han convertido en la realidad de la industria del transporte aéreo a medida que los Estados tratan de proteger a sus ciudadanos y a sus intereses nacionales en medio de la pandemia COVID-19. La situación está cambiando regularmente a la luz de los diferentes enfoques adoptados para contener la propagación. Aproximadamente 143 Estados han informado de que tienen un cierto grado de restricciones de viaje de los requisitos de cuarentena y prohibiciones parciales de viaje hasta cierres fronterizos.

Estas políticas de viaje también dan lugar a la eliminación de la capacidad de carga significativa proporcionada a través de los compartimientos de los aviones de pasajeros del sistema, que es vital para mantener las cadenas de suministro funcionales, incluidas las entregas de ayuda humanitaria y equipo. Se han pedido medidas para: a) aclarar o modificar las políticas de viaje para eximir la carga aérea; b) eximir a las tripulaciones específicas de los requisitos de cuarentena; y c) otorgar derechos temporales de tráfico para garantizar operaciones de carga eficientes en apoyo de la cadena de suministro mundial.

III. Problemas que se pueden encontrar en la senda de recuperación

Las perspectivas de crecimiento y recuperación siguen siendo muy inciertas. Los riesgos a la baja, si se materializan, reducirán significativamente las posibilidades y los medios de recuperación. A corto plazo, el principal riesgo a la baja son los impactos y consecuencias de COVID-19 que demuestran más intensivo y largo de lo que se supone en las proyecciones.

La integración global subyacente de la industria de la aviación, la interdependencia de la economía global y la cultura del cliente/tiempo de ocio son elementos que probablemente ayuden a la recuperación de la industria de la aviación. Los escenarios de recuperación esbozados a continuación son de alto nivel y están sujetos a muchos cambios. La hipótesis básica es que para que cualquier

camino de recuperación de la aviación se establezca la crisis sanitaria debe mitigarse y resolverse en gran medida.

FACTORES (Supuestos)	Recuperación "Swift" a corto plazo (3-6 meses)	Recuperación "progresiva" a mediano plazo (6 - 12 meses)	Recuperación "lenta" a largo plazo (1-2 años)
Restricciones de viaje	Retiro completa de las restricciones de viaje cuando sea permisible	Alivio progresivo de las restricciones de viaje - escenario probable implicará levantar las restricciones a nivel nacional/regional, seguido más tarde por el tráfico internacional	Fuertes restricciones a los viajes internacionales en vigor por un período prolongado; La mayoría de los viajes son nacionales/ regionales.
Condiciones Generales económicas	La actividad económica se reanuda y se recupera gradualmente a nivel anterior a la crisis	Daño económico parcial; lenta mejora de las actividades empresariales y el gasto de los consumidores	Recesión económica mundial; debilidad en los sectores económicos con severos recortes presupuestarios y reducción de la fuerza de trabajo
Capacidades de las Lineas Aereas	Capacidades operativas no afectadas (flota, etc.); Workforce está disponible para la devolución de alquiler; Préstamos a interés propio e inyección de efectivo del Gobierno utilizados para mantener las capacidades actuales;	Las capacidades se ven ligeramente afectadas; la mayoría de las aerolíneas siguen operativas; Las aerolíneas reducen significativamente las operaciones para limitar los riesgos y centrarse más en los vuelos nacionales; Las inyecciones de efectivo/préstamos bancarios son necesarias para mantener el nivel mínimo de capacidades;	Las capacidades se ven significativamente afectadas por empujar a varias aerolíneas a la morosidad y/o quiebra; Las aerolíneas reducen drásticamente las operaciones (viajes internacionales de pasajeros muy limitados)
Demanda de viajes aéreos	La demanda de pasajeros se reanuda con baja interrupción, lo que resulta en precios bajos	La demanda de viajes se reduce, pero una oferta más baja (debido a la disminución de las capacidades operativas) puede dar lugar a un aumento de los precios;	Las operaciones reducidas y limitadas dan lugar a precios más altos, que no estimulan la demanda
Salud de la Industria de la Aviacion	Rápida recuperación de la industria	La industria de la aviación se ve significativamente afectada con menos tráfico	Alto impacto con operaciones significativamente

FACTORES (Supuestos)	Recuperación "Swift" a corto plazo (3-6 meses)	Recuperación "progresiva" a mediano plazo (6 - 12 meses)	Recuperación "lenta" a largo plazo (1-2 años)
		generando menos ingresos y lo que lleva a un menor apoyo al empleo	reducidas, menor número de actores en el mercado, alto desempleo
Retos esperados por escenario			
Capacidad financiera	Disminución de la capacidad financiera;	Capacidad financiera significativamente reducida	Las capacidades financieras de las partes interesadas en el transporte aéreo serán fundamentales, lo que puede conducir a un cambio en el modelo de la aviación comercial tal como la conocemos hoy en día (amplias nacionalizaciones y subvenciones estatales, desaparición de los viajes de primera calidad, cambio del esquema de hub-and-spoke a un escenario punto a punto)
Empleo	La contratación se congela durante 1 año y la expansión limitada del capital humano	Niveles medios y altos de desempleo en la industria debido a la reducción permanente forzada de la fuerza laboral y/o la falta de voluntad de los empleados para regresar debido a la incertidumbre o condiciones menos atractivas	Un amplio desempleo en la industria, lo que resulta en la escasez de pilotos, tripulaciones, manejadores de tierra, controladores, etc.
Inversiones	No hay inversión o expansión adicional en proyectos y/o ofertas comerciales	Recortes en inversiones en proyectos existentes y actividades actuales (rutas reducidas, flota, etc.)	Una falta significativa de inversión, prioridad centrada en la seguridad y la seguridad, todas las demás inversiones consideradas no esenciales y, por lo tanto, no apoyadas

FACTORES (Supuestos)	Recuperación "Swift" a corto plazo (3-6 meses)	Recuperación "progresiva" a mediano plazo (6 - 12 meses)	Recuperación "lenta" a largo plazo (1-2 años)
Comercio y turismo	Se puede esperar que el comercio y el turismo se recuperen antes del cuarto trimestre	Se requerirá una amplia ayuda financiera de los Estados para apoyar la recuperación y promoción del turismo	La recuperación del comercio y el turismo dependerá en gran medida de los Estados, el apoyo no limitado a la ayuda financiera
Carga Aerea	La repentina eliminación de la capacidad del compartimiento (Belly) ha interrumpido los flujos de carga aérea, pero el sector se está ajustando rápidamente y podría volver pronto a niveles justo por encima de la situación anterior a COVID19 con una demanda ligeramente mejorada de entregas de carga	Un elemento presumiblemente estable en los escenarios de recuperación, la carga aérea desempeñará un papel importante en el apoyo a la recuperación de la cadena de suministro mundial y de la economía; Condicionada por la facilitación y flexibilidad de las normas;	La carga aérea será un actor importante en la recuperación de la economía mundial a largo plazo.
Normas y procedimientos de la industria	Poco o ningún procedimiento adicional en la industria – por ejemplo, la experiencia inalterada de los pasajeros	Establecimiento de procedimientos industriales temporales a mediano plazo -por ejemplo, la vigilancia de la salud en los aeropuertos, el distanciamiento en las aeronaves, etc.	Establecimiento de procedimientos industriales permanentes para la prevención de crisis similares en el futuro: capacitaciones específicas de la tripulación, normas de carga, etc.
Confianza del consumidor	La confianza de los consumidores se restablecerá a través de campañas de marketing eficaces y ofertas estimulantes	La confianza de los pasajeros se verá afectada por períodos prolongados de incertidumbre y ansiedad, así como por una desconfianza general hacia los viajes internacionales.	La confianza de los pasajeros estará en niveles muy bajos con los pasajeros que prefieren viajes regionales o elegir otros medios de transporte.

IV. Conceptos clave para la preparación y aplicación de medidas de recuperación

a. Mecanismos de recuperación: Responsabilidades de los Estados

Cada Estado tiene la responsabilidad principal de su propio desarrollo y recuperación de la aviación; y el papel de los mecanismos y planes de acción de recuperación a nivel nacional no puede ser exagerado. Teniendo en cuenta los beneficios económicos directos e indirectos generados por la aviación civil para sus economías nacionales, los Estados deben desarrollar mecanismos de recuperación y planes de acción, con carácter urgente y en estrecha cooperación con otras autoridades de transporte y ministerios encargados de las carteras conexas, para establecer un camino hacia la estabilización y la recuperación acelerada.

b. Observación de los principios establecidos: colaboración entre industrias

Al desarrollar e implementar mecanismos y planes de acción de recuperación, debe haber un equilibrio adecuado entre los respectivos intereses de los proveedores de servicios (aeropuertos y ANSP), por un lado, y de los usuarios (líneas aéreas) y los usuarios finales, por otro. Las Políticas de la OACI sobre Cargos por Aeropuertos y Servicios de Navegación Aérea (Doc 9082) establecen que:

"La situación financiera de los aeropuertos y de los ANSP, así como de sus principales usuarios, fluctúa con el desempeño de las economías mundiales, nacionales y regionales. Los aeropuertos y los ANSP tienen una alta proporción de costos fijos, financiados principalmente por el tráfico, y por lo tanto en tiempos de disminución de la demanda se enfrentan al desafío de mantener altos estándares de seguridad, seguridad y calidad de servicio. Los operadores de aeronaves tratan de reducir los cargos que pagan. Se reconoce que es difícil conciliar el horizonte de planificación a largo plazo de los aeropuertos y los ANSP con los requisitos a corto plazo de los operadores de aeronaves. Por lo tanto, un entendimiento mutuo entre los proveedores y los usuarios es importante para abordar estos desafíos".

La mayoría de los aeropuertos y los ANSP no son privatizados y son operados por entidades de propiedad estatal, y el costo de la prestación de los servicios y la infraestructura se financia principalmente con cargos de usuario (así como ingresos no aeronáuticos en caso de aeropuerto). Las Políticas de la OACI sobre (Doc 9082) hacen hincapié en los cuatro principios clave de la tarificación, a decir, la no discriminación, la relación con los costos, la transparencia y la consulta con los usuarios. Reconociendo que las compañías aéreas se enfrentan a restricciones con respecto a su elección de aeropuertos particulares y de rutas que deben volarse, debe tenerse cuidado al intentar compensar las deficiencias de ingresos y que se tengan en cuenta los efectos del aumento de las tasas para los operadores de aeronaves y los usuarios finales.

c. Observación de principios: apoyo gubernamental e institucional

Puede haber algunos casos en los que la asistencia estatal pueda producir prestaciones económicas y sociales en términos de reestructuración de las compañías aéreas y garantía de servicios. Sin embargo, incluso en esos casos especiales, los Estados deberían adoptar medidas transparentes y eficaces acompañadas de criterios y metodología claros para garantizar que las ayudas/subvenciones no afecten

negativamente a la competencia en el mercado (Recomendación de la quinta Conferencia Mundial sobre el Transporte Aéreo).

Además, se estimó que la aviación generaría 136 mil millones de dólares EE.UU. en ingresos fiscales en 2018, lo que equivale al 45 por ciento del GVA (equivalente a nivel de empresa del PIB) de la industria, pagado a las autoridades locales, provinciales y nacionales a través de los derechos de los pasajeros, el impuesto sobre el valor añadido nacional, los gravámenes aduaneros y de inmigración, etc. Se recomienda que la prioridad de la asignación de los ingresos fiscales generados a través de la aviación se dé a la propia aviación.

Los Estados, las instituciones internacionales y los donantes, como las instituciones financieras internacionales, cada uno con sus propias ventajas comparativas, deberían examinar los mejores medios para apoyar a las partes interesadas sectoriales, sin perjuicio de la competencia leal y garantizando la transparencia. Dependiendo de sus circunstancias individuales y sujeto al principio básico de transparencia y no discriminación, el estímulo económico (es decir, la asistencia indirecta) proporcionado por los Estados podría ser una cesta de medidas, que van desde exenciones fiscales, reducción de los costos de endeudamiento, aplazamiento de las tenencias de reembolso de empréstitos, concesión de subvenciones a otros privilegios fiscales.

En resumen, la asistencia estatal para las compañías aéreas, los aeropuertos y los ANSP debe ser un paquete global: a) lograr un equilibrio adecuado entre los respectivos intereses de los proveedores de servicios (aeropuertos y ANSP) por un lado y de los usuarios (líneas aéreas) y los usuarios finales, por otro; b) prestar especial atención a la diferencia en la estructura de propiedad entre las compañías aéreas (la gran mayoría privadas), los aeropuertos (mayoritarias de propiedad estatal pero comercializados) y los ANSP (propiedad del gobierno o parte de ella, excepto unas pocas y puramente de recuperación de costos); c) adoptar medidas transparentes y no discriminatorias para garantizar que las medidas de asistencia no afecten negativamente a la competencia en el mercado; y d) aplicar el principio de proporcionalidad en la escala de la asistencia, es decir, proporcional a los beneficios económicos generados a sus economías nacionales.

d. Consideración adicional sobre el surgimiento de la innovación como respuesta a la crisis COVID-19

La crisis actual ha creado un impacto económico sin precedentes en la industria de la aviación y puede haber puesto de relieve las deficiencias del transporte aéreo tal como la conocemos: bajos márgenes de explotación de las compañías aéreas, dependencia de los ingresos premium de los pasajeros de negocios, excesivas interdependencias entre varios actores de la cadena de suministro, etc. Por lo tanto, el camino hacia la recuperación del transporte aéreo puede requerir medidas sin precedentes aprovechando las soluciones innovadoras y su adopción por los gobiernos. Podemos esperar un crecimiento catalizado en el comercio electrónico y entregas en el mismo día, una cadena de suministro más resistente, distribuido y rastreado a través de cadenas de bloques (blockchain) y el Internet de las cosas (Internet of things – IoT) y, un cambio en los modelos de negocio hacia economías colaborativas, un aumento de los aviones autónomos de baja capacidad/privados, entre otros.

Adjunto E
ACI-LAC
COVID-19 IMPACTO EN LOS AEROPUERTOS DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Datos diarios recopilados por ACI-LAC muestran que 2020 comenzó con un crecimiento del 3% en el tráfico de pasajeros (enero y febrero). Con la progresiva imposición de cuarentenas a nivel mundial, a partir del 1 de marzo el tráfico comenzó a caer de forma sostenida y en la última semana de marzo, el tráfico de pasajeros en la gran mayoría de aeropuertos era prácticamente inexistente, con una caída generalizada del 97%. Sin embargo, la mayoría de los aeropuertos continúan abiertos para atender los vuelos de carga aérea y vuelos humanitarios. ACI estima que los aeropuertos de la región perdieron 37 millones de pasajeros y dejaron de ingresar más de 700 millones de dólares durante el primer trimestre de 2020. Estimamos que para el total de 2020 el tráfico podría caer un -52% y los ingresos -5Bn USD. El colapso del tráfico aéreo pone en peligro la sostenibilidad financiera de la industria aeroportuaria en la región. Además, miles de puestos de trabajo dependen directa e indirectamente de esta industria. Según datos de Air Transport Group, 430,000 personas trabajan en los aeropuertos de América Latina y el Caribe.

En consideración a lo anterior, ACI-LAC recomienda que se exploren medidas de ayuda para apoyar a la industria aérea como una de las principales generadoras de valor económico y social en la región y en todo el mundo. En particular, instamos a los gobiernos regionales a considerar las siguientes medidas:

1. Brindar medidas de alivio económico, financiero y fiscal a los aeropuertos y a la industria de la aviación en general. Instamos a los gobiernos a considerar medidas inmediatas de alivio económico, financiero y fiscal para apoyar a la industria en este momento crítico y ayudarla a recuperarse y desarrollarse.
2. Flexibilización en el pago de los cánones de concesiones aeroportuarias: se insta a los gobiernos regionales a que relajen las condiciones de los pagos de concesión. Esto puede incluir: la exención de los mismos; retrasar los pagos; o incluso la ampliación de los términos de las concesiones para permitir recuperar el tráfico perdido.
3. Reconsiderar los requisitos de inversión en infraestructura: particularmente aquellas obligaciones de desarrollo que no sean requeridos de inmediato por la industria.
4. Alivio temporal del cumplimiento de las obligaciones de calidad de servicio.

ACI-LAC está trabajando activamente con otras organizaciones para desarrollar protocolos y medidas prácticas para restablecer el transporte aéreo en la región lo antes posible y de una forma coordinada.

ACI-LAC se pone a disposición de los gobiernos y otras partes interesadas para evaluar y coordinar acciones para proteger el bienestar de la población y apoyar la sostenibilidad económica y social de nuestras naciones.

Adjunto F Intervención de CANSO

Tenemos muchos actores en la cadena del suministro aeronáutico y todos estados afectados, independientemente que sean proveedores de servicios de navegación aérea - ANSPs, aeropuertos, aerolíneas, empresas privadas que suministran tecnología, empresas de servicio en tierra, todos estamos sufriendo en esta crisis.

Conocemos que el tráfico aéreo ha disminuido, sin embargo, los ANSPs en toda la región de América Latina y el Caribe desempeñan un papel vital que permite el transporte de suministros médicos, alimentos, y la repatriación de personas. Esta pandemia ha demostrado el importante papel que juega la industria de tránsito aéreo para garantizar un transporte aéreo seguro.

Si bien los totales de vuelos globales han visto caídas significativas en los promedios diarios, los datos también muestran que permanece un número significativo de tráfico global. El 7 de abril de 2020, por ejemplo, aproximadamente 22,000 aviones que realizaron casi 71,000 horas de vuelo.

Los ANSP están comprometidos a brindar el servicio y también están mitigando sus pérdidas financieras, se han identificado tres puntos clave que los ANSP están trabajando, entre otras acciones que están tomando;

Planificación de contingencia, Planificación empresarial: y están involucrados en la Planificación nacional.

Dentro de CANSO hemos desarrollado webinarios de intercambio de mejores prácticas a nivel global y regional, intercambiado información de nuevos procedimientos, y tomando acciones para realizar modelos de recuperación, para el apoyo de los afiliados de CANSO. Solicitamos apoyo de la reunión que cualquier otra iniciativa que demuestre un beneficio para la reactivación, se evalúe y apruebe.

Los ingresos de los ANSPs están relacionados con el volumen de tráfico aéreo que controlan, por lo que los ANSPs son extremadamente vulnerables a la dramática caída del tráfico aéreo que actualmente tenemos en todo el mundo. Muchos ANSPs ya están tomando medidas extremas para reducir los costos, pero no podemos seguir reduciendo costos y poner en peligro la seguridad operacional.

Por tal motivo, para garantizar la estabilidad de todo el sistema, la unidad entre todos es crucial, la única forma en que vamos a navegar a través de esta crisis es si todos trabajamos juntos para asegurarnos de que la aviación siga siendo el modo de transporte más seguro y eficiente. De esta manera también le mostraremos al público que estamos juntos; trabajamos para protegerlos y podemos garantizar que seguimos siendo la forma más segura de transporte.

Cuánto tiempo llevara recuperarnos, tenemos muchas teorías, y lo que si tenemos claro es que vamos a experimentar una reactivación paulatina, y todo lo que tenemos que hacer es estar listos cuando suceda.

Efectivamente estamos en tiempos difíciles, y la colaboración entre todos, es, debe, y seguirá siendo el pilar del plan de recuperación de nuestra industria.

ADJUNTO G

INTERVENCION DEL BID

Pasamos por un momento crítico en el sector y el esfuerzo conjunto de gobiernos, empresas y organizaciones va a ser clave. -Como dijo la secretaria general, esa crisis esta más allá del control de apenas un país, pero va a requerir una acción coordinada y una fuerte colaboración-

Desde el Banco Interamericano, venimos trabajando en transporte aéreo con mucha más intensidad los últimos años, por medio de nuestros diferentes instrumentos, incluyendo financiamiento a gobiernos, financiamiento a privados, programas de reformas institucionales y regulatorias y también por medio de investigación aplicada que genere evidencias para las decisiones de políticas que nuestros países miembros enfrentan. Como recién trabajamos con ICAO en una investigación sobre el impacto de los acuerdos aéreos entre países.

COVID

- Mas allá de transporte aéreo, En el contexto más amplio de respuesta al COVID, el BID ha buscado tener papel protagónico en varias frentes, incluyendo los temas fiscales, de liquidez, de cadenas de suministros y obviamente los temas de salud y seguridad sanitaria.

El Transporte aéreo es un componente clave, Tenemos una fuerza tarea mirando específicamente la aviación y nuestro objetivo las próximas semanas y meses va a ser, junto con los países y organizaciones, definir prioridades, recomendaciones a nuestros miembros e integrar las necesidades del sector a los diferentes instrumentos que el Banco esta ofreciendo en ese momento. Estamos hablando con gobiernos, concesionarios y organizaciones para tener un panorama general especialmente en la recuperación. Reforzamos la invitación a CLAC, OACI, IATA, ACI-LAC para juntarse a nosotros en ese esfuerzo.

El BID también está con una convocatoria abierta para recursos de asistencia técnica a ser destinados a soluciones conjuntas entre los países para enfrentar el COVID-19, conocida como Bienes Públicos Regionales. La convocatoria está abierta hasta el día 15 de mayo para aplicación y necesita la participación de al menos 3 países con una agencia ejecutora del sector público u organización no gubernamental sin fines lucrativos con sede en la región. Caso necesiten más informaciones o nuestro apoyo para diseñar una propuesta, estamos disponibles para consulta: <https://www.iadb.org/es/sectores/comercio/bienes-publicos-regionales/home>

PROXIMOS PASOS

- Para terminar, quiero también destacar que, en el próximo mes, ya tenemos planeado una conferencia como esa donde enfocaremos en discutir los pasos para la recuperación del sector. A cada día tenemos nuevas informaciones y aprendemos mas sobre esa crisis y vamos refinando las líneas de acciones, por eso es importante escuchar a todos y alinear acciones para generar impacto concreto en el sector. Mas una vez muchas gracias por la invitación y oportunidad y espero que sigamos con el canal abierto para el trabajo en conjunto.

ADJUNTO H PREGUNTAS Y RESPUESTAS

From State to Everyone: 11:52 AM

¿Este concepto está concebido para usarse con pasajeros a bordo? ¿o solo en operaciones específicas?

Respuesta OACI: Se pretende hacer una “prueba-de-concepto” con operaciones de carga con miras a aplicarlo a todo tipo de operaciones.

From State to Everyone: 12:00 PM

Uno los mayores retos en el tema que se menciona, de los corredores de salud es el acceso a las pruebas médicas, incluso las pruebas rápidas, dado que en muchos países solo el Estado tiene acceso a las mismas, solo se pueden aplicar en hospitales públicos y la cantidad es limitada, la pregunta sería es ¿quién las adquiriría, los concesionarios de los Aeropuertos o bien las Autoridades de Aviación Civil?

Respuesta OACI: Efectivamente el acceso a las pruebas es un reto a vencer. Para ello estamos trabajando de cerca con la OMS para que las opciones que se viertan por este mecanismo estén vetadas por esa organización.

From State por correo electrónico

¿Se conoce una fecha estimada para que la OACI publique guías para la reapertura de aeropuertos, incluyendo lo referente a los *public health corridors- PHC*?

Respuesta OACI: Estamos iniciando este proyecto del PHC. Esperamos tener más información con respecto a la factibilidad y LOS requerimientos para su implementación en las próximas semanas.

El tema de entrenamientos de los inspectores de las autoridades ¿cómo se podría gestionar?, se conoce las consideraciones para la industria, pero para los inspectores ¿qué propone OACI?

Respuesta OACI: Este tema es muy amplio. Se sugiere abordar esta temática con la Oficina Regional NACC con base en los temas específicos para que generemos un QRG (guía de referencia rápida) con los expertos nominados por Estados a los distintos grupos de trabajo de la Sede y así generar las guías y orientaciones de apoyo requeridos.

Uno de los requerimientos que tenemos es para equipos de medición de temperatura en los aeropuertos, ¿existe la posibilidad de contar con apoyo para esta necesidad?

Respuesta de OACI: La OACI a través de TCB, ofrece este tipo de servicios y suministros para los Estados que lo soliciten. Para mayores detalles contactar a la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI.

En Nuestro país tenemos el escenario que cuando ingresan al país personas el vuelo de repatriación, a éstos se les otorga una orden sanitaria para que permanezcan en cuarentena por 14 días. Lo que se está experimentado es que en algunas ocasiones, estos pasajeros han vivido fuera de Nuestro país por muchos años y no tienen medios en el país para ser contactados rápidamente (teléfono fijo, celular). Las autoridades del Ministerio de Salud están solicitando a la DGAC capturar información de contacto de los pasajeros previo a la llegada de estos vuelos de repatriación. Existe la posibilidad de que en las reservaciones que hacen estos pasajeros, la línea aérea pueda solicitar o capturar información de contacto

de estas personas antes de que pueda realizar la reserva. ¿Qué tan factible sería esto sin generar una presión adicional a los operadores?

Respuesta de IATA: Normalmente las aerolíneas capturan ciertos datos de contacto del pasajero al hacer la reserva, información esa que provee el pasajero al momento de hacerla, que es no verificada y muchas veces incompleta. Su país tiene únicamente implementado API, que no contiene información de contacto. El PNR puede llegar a contener los contactos del pasajero, pero actualmente no hay legislación en su país que estipule su transmisión. En caso hipotético de que sí se estuviera transmitiendo, la misma llegaría a la autoridad Migratoria, y no a la DGAC según la solicitud que está haciendo el MinSalud. La centralización en un único ente del Estado esta alineado con el estándar de la OACI bajo el Anexo 9.

La solución más efectiva que se puede plantear al momento es que sea el mismo pasajero quien provea a la autoridad que se determine la información de contacto que se requiera (ya sea, nombre, dirección física de estadía en su país, teléfono, móvil, y/o correo electrónico). Para esto, se recomienda habilitar una solución electrónica, típicamente una página web o aplicación donde el pasajero mismo tenga la responsabilidad de remitir la información requerida previa al vuelo, como lo hacen Colombia y México actualmente. Alternativamente, que el pasajero llene y entregue un formulario físico a la autoridad al momento del arribo. En este segundo caso, la aerolínea lo provee a bordo o lo provee la autoridad a la llegada.

En este link compartimos el formulario estándar de la OACI de localización de pasajeros (en inglés y español): <https://www.iata.org/en/programs/safety/health/locator-form/>

Para los aspectos de la vigilancia que debe realizar la autoridad a los operadores/proveedores de servicios, existe una guía por la afectación de esta actividad y la imposibilidad de realizar vigilancias en sitio?

Respuesta OACI: Este tema es muy amplio. Se sugiero abordar este temática con la Oficina Regional NACC con base con los temas específicos para que generemos un QRG (guía de referencia rápida) con los expertos nominados por Estados a los distintos grupos de trabajo de la sede y así generar las guías y orientaciones de apoyo requeridos.

Con base en lo expuesto por la Dirección de Navegación Aérea (ANB) de la OACI, sí es importante referirnos a las fechas de implementación de las Enmiendas, y que por la situación actual, debería de haber una consideración hacia los Estados, en cuanto a las fechas establecidas para su entrada en vigencia.

La Sede de la OACI está analizando el tema de la fecha de entrada en vigencia de las normas recién adoptadas para cerciorarnos de que no existan consecuencias inadvertidas.