



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

DG/01/21 — NE/04

08/04/21

**Reunión Virtual para Directores Generales de las Autoridades de Aviación Civil (AAC) sobre
recuperación y reinicio de la aviación en los Estados de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC)**

14 de abril de 2021

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

**Asuntos pertinentes de implementación de seguridad operacional, seguridad
de la aviación y navegación aérea**

REQUISITOS DE LA INDUSTRIA PARA LA RECUPERACIÓN POSTERIOR AL COVID-19

(Presentado por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional – IATA)

RESUMEN EJECUTIVO

Este documento de trabajo ofrece una visión de alto nivel de la capacidad de navegación aérea, la eficiencia operativa y de costes, las cuestiones normativas y la preparación de la mano de obra, vitales para que el transporte aéreo se recupere del impacto COVID-19.

Acción:	Descrito en la sección 3
Objetivos estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficacia de la navegación aérea

a

1. Introducción

1.1 Una mayor diligencia debe emplearse para asegurar que se han evaluado las infraestructuras, el espacio aéreo, el marco normativo y los recursos para garantizar que existen medidas adecuadas para apoyar el aumento de la demanda durante y después de la recuperación.

1.2 IATA propone que se evalúen la capacidad de navegación aérea, la eficiencia, las cuestiones reglamentarias y la preparación de la mano de obra mediante un enfoque de colaboración para garantizar que el sistema de transporte aéreo tenga la capacidad de gestionar el aumento de la demanda. Estas áreas incluyen:

- a) Capacidad de navegación aérea;
- b) Eficiencia operativa / optimización del espacio aéreo;
- c) Recursos ATC;
- d) Mandatos del Estado;
- e) Franjas aeroportuarias;
- f) El envejecimiento de las infraestructuras;

- g) La eficiencia de los costes mediante la consulta a los usuarios, siguiendo los principios de la OACI.

1.3 A nivel regional, debemos comprometernos a abordar las graves deficiencias que afectarán a la seguridad y la sostenibilidad, con el apoyo de un sistema de transporte aéreo más eficiente y resistente.

2. Debate

2.1 Instamos a las DG y a los reguladores estatales a:

- Invertir en una infraestructura adecuada justificada por un estudio de viabilidad, validado por las compañías aéreas, para apoyar la capacidad de navegación aérea y dar cabida a la demanda de tráfico prevista para 2021 y más allá.
- Implementar el uso de las mejores prácticas regulatorias inteligentes para competir globalmente, por ejemplo, evitar mandatos que no proporcionen beneficios claros y presentes. Se insta a los directores generales y a los reguladores estatales a que eviten añadir mandatos a las aeronaves y a las aerolíneas (al menos hasta 2025), a menos que haya un beneficio positivo para la seguridad y/o la economía de las aerolíneas.
- Eliminar los obstáculos que en el pasado han frenado el progreso y, en ocasiones, han dificultado la prestación de servicios eficientes de navegación aérea, por ejemplo, la descoordinación de las normativas entre los Estados o las diferentes normas de separación de las aeronaves con equipos similares en los diferentes espacios aéreos.

2.2 Deben desarrollarse y ponerse en marcha, medidas proactivas y análisis adecuados para evitar volver a las mismas restricciones experimentadas con el volumen de tráfico de 2019. La capacidad de navegación aérea, la optimización del espacio aéreo/ruta y los recursos de personal adecuados serán necesarios para satisfacer la demanda prevista, con menos restricciones de flujo de tráfico, menos retrasos y eventos de seguridad, como los que afectaron a las operaciones previas a la COVID-19.

2.3 Antes de que la demanda de tráfico se acerque a los niveles de 2019, IATA propone a los Estados que tomen medidas para resolver los problemas de capacidad e infraestructura de la navegación aérea:

- a) Revisión de los KPI (indicadores clave de rendimiento) operativos a partir de 2019 para identificar las causas fundamentales de los retrasos, las ineficiencias y los incidentes de seguridad en los aeropuertos y los PSNA, que se utilizarán como referencia.
- b) Colaborar con las partes interesadas del sector para encontrar y agilizar la aplicación de las resoluciones.
- c) Tomar medidas inmediatas para evitar que se repitan los indicadores de ineficiencia.
- d) Aplicar las soluciones disponibles a corto plazo teniendo en cuenta los beneficios operativos sin ninguna inversión adicional (por ejemplo, ruta libre - FRA, ruta directa - DCT).

2.4 Los mecanismos para definir las tasas de usuario deben modificarse para incorporar los principios de tarificación de la OACI: consulta, transparencia, no discriminación y relación con los costes. Se debe proporcionar información transparente sobre los costos y las inversiones a las aerolíneas y consultarlas, para asegurar que los cargos sean eficientes y efectivos, lo que ayudaría a promover la recuperación, el crecimiento y la competitividad regional de la industria. Actualmente, los vuelos

internacionales en América Latina y el Caribe pagan, en promedio, tres veces más que los vuelos nacionales, por el mismo servicio. IATA recomienda eliminar esta discriminación de precios y para el período 2021-2022, insta a los Estados a reducir la brecha de precios discriminatoria de 3 veces a 2 veces como máximo.

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tener en cuenta la información presentada en este documento;
- b) reconocer la necesidad de una participación proactiva de las DG y de los reguladores estatales para evaluar eficazmente los datos y los KPI necesarios para encontrar soluciones de infraestructura, optimización del espacio aéreo, reglamentación y recursos para apoyar la recuperación del transporte aéreo;
- c) utilizar los protocolos de comunicación actuales para encontrar, en colaboración, soluciones eficaces a los problemas que afectan a la recuperación del transporte aéreo estatal y regional;
- d) alentar a los Estados a que presenten sus planes de acción tan pronto como sea posible o dentro de los 90 días siguientes a esta Junta General de Directores; y
- e) para el periodo 2021-2022, se anima a los Estados a reducir la diferencia de precios discriminatoria de 3 a 2 veces como máximo.