



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina Regional Sudamericana

Reunión Virtual con los Directores de Aviación Civil de la Región Sudamericana

(Lima, Perú, abril 2020)

RV/UAEAC - NE/05

23/04/2020

Cuestión 2 del orden del día: Presentación de iniciativas para la recuperación u acciones tomadas por los Estados

IMPORTANCIA DE UN ACUERDO DE LAS LÍNEAS DE ACCIÓN A TRABAJAR EN LA CONSTRUCCIÓN DE UN ESCENARIO COMÚN

(Preparada por la Aerocivil de Colombia)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta una propuesta para las líneas de acción que fundamenten el desarrollo de acciones integrales para la reactivación conjunta del transporte aéreo en el entorno latinoamericano, el cual deberá partir de escenario común y que permita la mitigación de riesgos. Estas líneas de acción buscan facilitar la toma de decisiones, la interacción con las autoridades de salud y recuperar la confianza de los usuarios del transporte aéreo, contribuyendo igualmente de manera ordenada y segura al papel decisivo de la aviación civil para la recuperación mundial tras la crisis. La definición de líneas de acción le permitirán a la región definir una ruta integral conjunta que reducirá la incertidumbre sobre el futuro y facilitará la reactivación económica de América Latina.

REFERENCIAS

Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis Montréal, Canada 22 April 2020 - Air Transport Bureau

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA OACI

- Seguridad operacional
- Seguridad de la aviación y facilitación
- Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los procesos de crisis globales comportan ciertas etapas: la alerta, la evaluación de riesgos, el plan de respuesta, su gestión y finalmente su resolución y recuperación. Hoy estamos frente a la inmensa necesidad de un plan, pero solo partiendo de un escenario común y conociendo los riesgos que debemos gestionar, puede construirse esta hoja de ruta de manera integral, y allí tenemos dos públicos que comprender: los usuarios y las autoridades de salud.

1.2 Es muy importante focalizar el esfuerzo de las autoridades de aviación civil en entender a los usuarios del transporte aéreo, en donde se conjugan escenarios dominados por emociones, las redes sociales, las vivencias personales, y claro, el COVID-19 en sí mismo, que angustian a los potenciales pasajeros quienes pierden la confianza en el sistema, se confunden por la gran cantidad de información que reciben, no solo por no tener el servicio ensimismo o la información suficiente, sino porque aumenta su temor a usarlo en relación con su salud, por ello, debemos reconstruir su confianza en que la aviación los está protegiendo.

1.3 Bien es cierto que los estados vieron una amenaza en el transporte aéreo internacional, no en la aviación, ya que no es un problema comercial, o de seguridad operacional o de la aviación civil, sino de salud pública, que radica en la capacidad de distribuir el virus al movilizar personas; temor que permanece en el seno de los gobiernos, y que aún no encuentran una respuesta clara desde la autoridad de la salud, quien tiene hoy el control de la mayoría de las decisiones. Por ello debemos tener un diálogo con estas autoridades, desde la aviación civil por supuesto, para brindar un escenario y una ruta integral para la cual debemos trabajar colaborativamente, como lo hicimos para las crisis anteriores, soportados en un escenario previsible que nos permita afrontar el debate frente a las autoridades de salud, las cuales hoy controlan, como debe ser, las decisiones de los estados.

1.4 La aviación civil ha logrado mantener la confianza del público en cada crisis, lo hizo puntualmente con la seguridad de la aviación civil después del 9/11, lo gestionó con otras pandemias que enfrentamos, lo hizo frente a la seguridad operacional, a un punto tal, que logramos tal nivel de confianza en el sistema de aviación civil que nadie duda de su seguridad; esfuerzos reconocidos por la comunidad, lo que permitió sostener la confianza del público en su nivel más alto, favoreciendo así el desarrollo del sector.

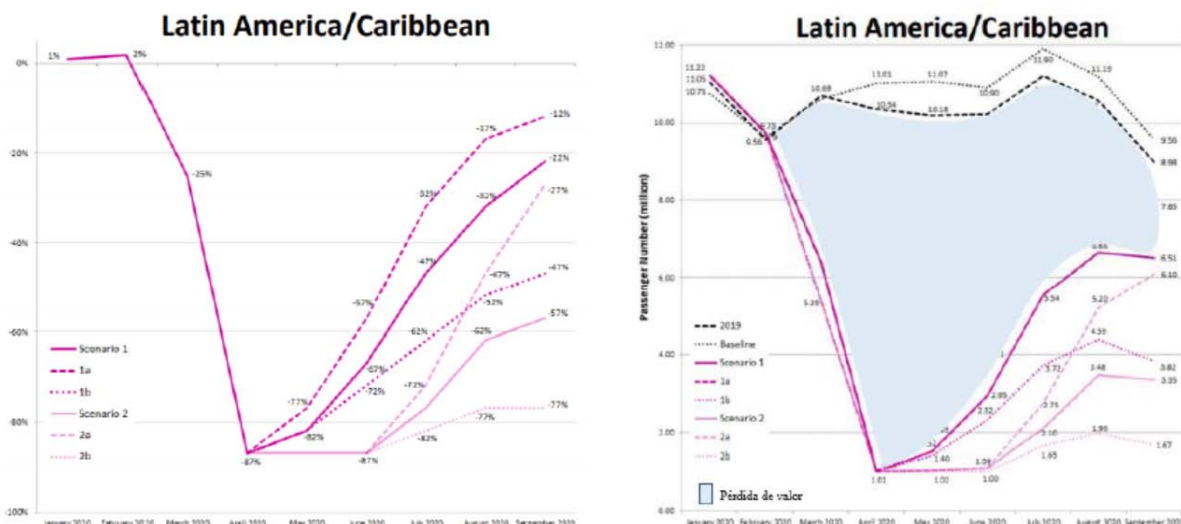
1.5 Hoy la industria, como lo ha manifestado en las distintas mesas o foros, no sólo a nivel nacional, sino latinoamericano, pide un escenario claro, al menos una visión de lo que se espera, así lo manifestaron en el Summit organizado por IATA, en donde los aeropuertos, los prestadores de servicios a la navegación aérea y las aerolíneas, como parte de la cadena productiva del servicio, añoran un escenario que permita tomar decisiones claras sobre cómo proceder y reduzca la incertidumbre sobre el futuro, es decir un escenario probable.

1.6 Basamos esta nota de estudio en la presentación que la OACI envía a los estados evaluando los escenarios de la industria, y allí hay unos interrogantes que se plantean y fundamentan la necesidad de una visión común como región latinoamericana, haciendo un esfuerzo por dar respuesta a esas preguntas de la OACI sobre los escenarios:

- ¿Cuánto durará la pandemia y cuáles serán los niveles de gravedad?
- ¿Cuán profunda y cuánto durará la recesión global?
- ¿Cuánto tiempo continuarán los bloqueos y las restricciones de viaje en cada estado?
- ¿Qué tan rápido se restablecerá la confianza del consumidor en los viajes aéreos?
- ¿Cuánto tiempo puede soportar la industria del transporte aéreo la adversidad actual?

2. ANÁLISIS

2.1 La OACI ha venido construyendo algunos escenarios de demanda, compartimos el análisis del impacto económico de la aviación fechado el 22 de abril de 2020, para que veamos la región:



2.2 Tenemos dos escenarios probables para la OACI, cada uno soportado por hipótesis distintas, pero solo posibles en la medida que los estados tomemos decisiones comunes de apertura demostrando la capacidad de brindar viajes seguros a las autoridades de salud para que flexibilicen su postura. La trayectoria en forma de V o la trayectoria en forma de U depende de la apertura de los mercados, y las tendencias están sujetas a la duración y la magnitud del brote, el grado de confianza del usuario del transporte aéreo, las condiciones económicas de cada estado, pero fundamentalmente el criterio de las autoridades de salud sobre la aviación.

2.3 En ese orden de ideas, planteamos una serie de líneas de acción para ser consideradas en un entorno Latinoamericano, así:

- 1- Desarrollo de un plan de reactivación para la aviación civil internacional en Latinoamérica, que se divida por etapas frente a la aviación regional e internacional.
- 2- Desarrollo de un protocolo de Bioseguridad para el transporte aéreo
- 3- Orientaciones para las reformas coyunturales necesarias para dar sostenibilidad financiera y liquidez a los actores del sistema.
- 4- Guías para las estrategias de comunicación hacia los usuarios del transporte aéreo y la sociedad en general.
- 5- Guías para las actuaciones frente a los territorios para generar confianza en las comunidades y en los gobiernos locales.
- 6- Recomendaciones a los gobiernos para no quebrar la solidez institucional y presupuestal de las autoridades de aviación civil o de los organismos internacionales que le contribuyen.

2.4 Las líneas de acción constituyen un esfuerzo para mover decisiones hacia la aviación y reconstruir una confianza quebrantada entre cada país y alentada por las estadísticas publicadas a diario en diferentes medios. Debemos responder con la claridad que la aviación puede ser neutral y segura en medio de la crisis, demostrando que actuamos como aviación latinoamericana con planteamientos comunes, precisos y claros, con los que se comprometen las autoridades de aviación civil a que se aplique en el personal aeronáutico, en cada aeropuerto, en cada vuelo y en cada actividad.

2.5 Entre más tiempo pase Latinoamérica sin el plan, sin los protocolos, sin las orientaciones, sin las guías y las recomendaciones, y éstas no estén presentes en el escenario latinoamericano, no habrá

posición común y multiplicamos el riesgo que las aerolíneas, aeropuertos y otros sectores motores de la demanda como el sector turístico quiebren y la pérdida de confianza se agudice o se traslade, y así, el escenario previsible materializaría algunos riesgos, tales que:

- Cada Estado mantendrá cerradas las operaciones internacionales de manera soberana y con cautela recuperará la confianza en los sistemas de aviación de otros estados de manera bilateral.
- Cada estado pondrá prácticas de bioseguridad diferentes sobre el control del COVID-19
- Cada aeropuerto de origen aplicará procesos no estandarizados sobre los viajeros, aeronaves, tripulaciones, impidiendo un tránsito internacional fluido o duplicando controles.
- Cada aerolínea designada en los acuerdos de servicios aerocomerciales aplicará criterios diferentes en su punto de origen o en su destino.
- Los usuarios del transporte aéreo no conocerán o no estarán debidamente informados de los requisitos sanitarios de cada país o sobre la cuarentena y otras medidas específicas.
- La capacidad de las entidades de migración y de control sanitaria para viajeros internacionales podrían tener dificultades en mantener un flujo adecuado al distanciamiento social por falta de capacidad.
- Una apertura del sistema de aviación civil no controlada podría llevar a una sobre oferta de sillas, lesiva para la misma industria.

2.6 Es cierto que el nivel de incertidumbre con respecto a la escala del impacto en la aviación civil es muy alto, aún más, si la pandemia es creciente en Latinoamérica y la escala de la disminución prevista del crecimiento en las economías de países individualmente considerados se agudiza. Ciertamente será igualmente que este impacto será más grande, recabando la necesidad de actuar de forma conjunta latinoamericana en las líneas de acción propuestas.

2.7 A este respecto, surge la siguiente pregunta importante: ¿Cómo cambiamos la tendencia y reconstruimos la confianza?, la respuesta está en la actuación colaborativa, con una visión latina, que permita materializar las líneas de acción propuestas, en un trabajo conjunto entre autoridades aeronáuticas inicialmente, para que al alcanzar un acuerdo, procedamos a socializarlo con la industria, y de allí pasar a las autoridades de salud, para que aporten y ayuden a la apertura inteligente de la aviación y su reactivación.

3. ACCIÓN SUGERIDA

3.1 Se sugiere a la Reunión Virtual de Directores Generales de Aviación Civil de los Estados SAM:

- a) Tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio;
- b) Recomendar la necesidad de realizar acciones en el entorno latinoamericano, invitando a la oficina regional de la OACI/SAM a realizar los contactos pertinentes con la oficina regional de la OACI/CAR en México con el fin de promover los escenarios de diálogo pertinentes;
- c) Reconocer las líneas de acción planteadas en esta nota de estudio para la estructuración de una acción integral que contribuya a cada autoridad de aviación civil en su entorno a tener una visión común como marco referente; y
- d) Solicitar a la OACI/SAM que incorpore en el trabajo de los equipos los objetivos de estas líneas de acción.