



OACI

Enfoque estratégico para la recuperación de la aviación en las Regiones NAM/CAR

Oficina Regional NACC de la OACI



ENFOQUE ESTRATÉGICO PARA LA RECUPERACIÓN DE LA AVIACIÓN EN LAS REGIONES NORTEAMÉRICA Y CARIBE (NAM/CAR)

MARCO PARA LA RECUPERACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL EN LA REGIÓN NAM/CAR EN RESPUESTA AL COVID-19

[BORRADOR]

Es importante destacar que el presente no representa un documento jurídicamente vinculante, ni actividades obligatorias o de cumplimiento obligatorio. Sin embargo, representa a las regiones, con el fin de apoyar los conceptos de la OACI tal como están representados en los resultados del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI. Observamos que "La labor del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI tiene por objeto proporcionar una orientación práctica y armonizada a los gobiernos y operadores de la industria a fin de reiniciar el sector del transporte aéreo internacional y recuperarse de los efectos de COVID-19 de forma mundial coordinada". Tomamos nota además de que este documento, así como el documento del Consejo y las medidas conexas, son documentos vivos y como tales se actualizarán según sea necesario dadas las circunstancias dinámicas del COVID-19. La Oficina Regional NACC será la depositaria de este documento y sus apéndices conexas y se encargará de la coordinación regional con los Estados miembros para futuras revisiones. El documento también representa un enfoque coordinado de las prácticas óptimas y las aportaciones de los Estados, la industria, las organizaciones internacionales y otros usuarios de una compilación de las mejores prácticas y las experiencias de esta situación, la cual cambia constantemente. Reconocemos la gran diversidad de los Estados miembros de la Región NACC y la complejidad asociada a la estandarización en una región tan diversa. En el presente documento se tienen en cuenta las medidas y protocolos armonizados que pueden aplicarse en toda la Región y coordinarse mejor con otras regiones. En este documento y en los apéndices conexas se esbozan medidas y protocolos que, si se siguen, podrían ser reconocidos por otros Estados como un método aceptable para mejorar la salud, la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, así como otras medidas de aplicación necesarias para el reinicio de la aviación en nuestra Región.

Este documento ha sido aprobado por la 2ª Videoconferencia sobre el COVID-19 para los Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) y publicado por la Oficina Regional NACC de la OACI, México, México D.F.

ÍNDICE

ÍNDICE	i
ANTECEDENTES	ii
REGISTRO DE ENMIENDAS Y CORRECCIONES	ii
ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS	iv
1. Introducción	1
1.1 Antecedentes.....	1
1.2 Desarrollo del enfoque estratégico.....	2
2. El Enfoque Estratégico de Recuperación de la Aviación	2
<i>Desafíos</i>	2
<i>Comunicación/Coordinación</i>	3
2.2 Aspiraciones.....	4
2.3 Áreas de enfoque	5
2.4 Principios Rectores.....	7
2.5 Actividades	8
3 Monitoreo y evaluación	10
3.1 Gobernanza de las iniciativas relacionadas con la recuperación COVID-19.....	10
3.2 Consideraciones sobre las comunicaciones	11
4 Estrategia de implementación	11
4.1 Declaraciones de aplicación	11
APÉNDICE A - Propuesta de Protocolo Armonizado de Medidas para el Reinicio y la Recuperación de la Aviación en todas las demás áreas (Salud, ANS, Seguridad Operacional y AGA).....	1
APÉNDICE B - Reinicio y recuperación de las operaciones de aviación - Medidas y protocolos de AVSEC adoptados por los Estados durante el COVID-19	1
APÉNDICE C - Formularios de monitoreo y presentación de informes para la implementación.....	1

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

ACI-LAC	Consejo Internacional de Aeropuertos – Latinoamérica y Caribe
BID	Banco Inter-Americano de Desarrollo
CAA	Autoridad de Aviación Civil/Aministración de Aviación Civil (AAC)
CANSO	Organización Civil de Proveedores de Servicios de Navegación Aérea
CAPSCA	Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil
CART	Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI
CLAC	Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
COVID-19	Enfermedad Coronavirus 2019
CCRD	Diferencias relacionadas con la contingencia COVID-19
DCA	Directores General de Aviación Civil
IATA	Asociación del Transporte Aéreo Internacional
IFALPA	Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas
NACC	Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OMS	Organización Mundial de la Salud
OPS	Organización Panamericana de la Salud
PHC	Corredor de Salud Pública
RASG-PA	Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica
SAM	Sudamérica
UNWTO	Organización Mundial del Turismo

1. Introducción

1.1 Antecedentes

1.1.1 La industria de la aviación y el transporte aéreo en general se han visto muy afectados por el brote de COVID-19. Las líneas aéreas, los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea, así como otros agentes de la industria han solicitado a los gobiernos y a la OACI que adopten medidas para ayudar a reducir los efectos de la crisis. Toda la comunidad reconoce la urgente necesidad de reducir el riesgo para la salud pública de la propagación de COVID-19 por el transporte aéreo y de proteger la salud de los viajeros y del personal de aviación;

1.1.2 Los Estados/Territorios de NACC y la comunidad de la aviación han subrayado la importancia de:

- a) Asegurar que las acciones y medidas de respuesta se basen en la ciencia y los hechos;
- b) la colaboración intersectorial y los principios del multilateralismo, una fuerte cooperación internacional y la coordinación entre todas las entidades que participan en la acción conjunta contra esta emergencia de salud pública de interés internacional (PHEIC); y
- c) Proporcionar información fiable y oportuna a las autoridades aeronáuticas, las líneas aéreas y otros operadores de aeronaves, los aeropuertos y el público para ayudar a controlar la ulterior propagación del virus.

1.1.3 En estas condiciones críticas, la OACI ha dado tranquilidad a los Estados y a todos los Interesados de que seguirá apoyando al sector de la aviación trabajando con los Estados miembros y cooperando con la OMS y otros organismos pertinentes del sistema de las Naciones Unidas, y con asociados de la industria como la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI); y seguirá vigilando de cerca la situación, apoyando a los Estados miembros en sus medidas de respuesta, según proceda, y está dispuesta a adoptar nuevas medidas a medida que evolucionen las circunstancias.

1.1.4 El 1º de junio de 2020, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por conducto del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo, ha resuelto asociarse con sus Estados miembros, las organizaciones internacionales y regionales y la industria para hacer frente a esos desafíos y proporcionar orientación mundial para el reinicio y recuperación seguras y sostenibles del sector de la aviación. Como resultado del CART, se ha propuesto un enfoque internacional para el reinicio y la recuperación de la aviación. Las medidas armonizadas a nivel mundial y regional, mutuamente aceptadas, son esenciales. Esas medidas deben ser compatibles con los requisitos de seguridad operacional y seguridad de la aviación, proporcionadas para el mejoramiento de la salud pública, flexibles en la medida de lo posible para permitir una recuperación económica viable y protegidas para no distorsionar los mercados. Las medidas que imponen costos o cargas a la industria deben ser cuidadosamente consideradas y justificadas por la seguridad operacional, la salud pública y la confianza de los pasajeros y la tripulación.

1.1.5 A este respecto, los Estados y territorios de la región NACC apoyan plenamente la orientación proporcionada por el Consejo de la OACI y convinieron en que es necesario un enfoque estratégico, elaborado de manera conjunta y en colaboración, para atender a la multitud de situaciones y diferentes solicitudes, así como las respuestas de los gobiernos y el compromiso de colaboración

expresado por los Estados miembros y la industria (líneas aéreas, aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea, otros) para hacer frente a la situación actual y lograr una recuperación más rápida y armonizada y también para evitar la duplicación y atomización de esfuerzos. Para ello, el jueves 4 de junio de 2020, durante la 2ª Videoconferencia sobre el COVID-19 para los Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC), se acordaron principios con este enfoque.

1.1.6 La reunión destacó el llamamiento a la dirección de la OACI y apoyó las iniciativas de la Oficina Regional NACC de la OACI, y concluyó en algunos puntos principales de acción para trabajar juntos de manera ordenada, informada y segura:

- a) Apoyo a la aplicación de la Matriz sobre el reinicio y recuperación de las operaciones de aviación relacionadas con AVSEC - Medidas Sanitarias adoptadas por los Estados durante el COVID-19
- b) Aprobación del Protocolo Armonizado de Medidas para el Reinicio y Recuperación de la Aviación en todas las demás áreas (Salud, ANS, Seguridad Operacional y AGA)
- c) El Director de la Oficina Regional NACC continuará la coordinación con su homólogo de la Oficina Regional SAM para sincronizar las acciones y alcanzar un acuerdo multi-regional NAM/CAR/SAM basado en este enfoque estratégico
- d) El Director de la Oficina Regional NACC estará disponible para presentar los esfuerzos realizados por los Estados a otras entidades y organizaciones internacionales para que los Estados del NAM/CAR obtengan apoyo externo si es necesario y para seguir fomentando la armonización de las medidas necesarias para la recuperación de la aviación

1.2 Desarrollo del enfoque estratégico

1.2.1 En el momento de la elaboración del presente documento, se considera que algunas medidas inmediatas ya se han aplicado, y algunas que están dentro de las actividades iniciales de respuesta a la crisis ya están incluidas en las iniciativas.

2. El Enfoque Estratégico de Recuperación de la Aviación

2.1 En este capítulo se presenta el enfoque de la estrategia de recuperación de la aviación para las regiones del NAM/CAR, elaborado en colaboración con los diferentes actores del sistema de aviación civil de la Región. Se basa en la orientación del CART del Consejo de la OACI, la retroalimentación de los Estados/Territorios NACC y el Consejo, así como en las guías mundiales de la Secretaría de la OACI.

Desafíos

2.1.1 La gama de desafíos identificados, que deberían abordarse, es muy amplia y se extiende a todas las diferentes áreas de la aviación civil y a los planes mundiales y regionales de la OACI. Los principales desafíos identificados, que, como se mencionó anteriormente, no serán los únicos que se abordarán, se presentan a continuación. Podrían incorporarse nuevos desafíos al proceso siempre y cuando se logren avances o retrocesos en las medidas de contención del brote.

Comunicación/Coordinación

2.1.2 La comunicación y la coordinación se convierten en uno de los principales desafíos que hay que afrontar. Cuando se identifican las decisiones tomadas, que podrían haber sido tomadas de una manera más colaborativa. Esta situación podría ser el resultado de las brechas en las comunicaciones de los Estados y de la propia OACI con las diferentes partes interesadas o afectadas por las decisiones. Asimismo, entre los mismos Estados de la Región existen oportunidades de mejora, con información más clara y concisa y evitando la saturación al receptor de la información. Hay comunicaciones de diferentes asociaciones industriales, Estados, Oficina Regional de la OACI, Sede de la OACI, así como de organizaciones multilaterales de acuerdo con sus propios mandatos, es decir, la OMS, la OPS, la OIM, la OMC, etc. La información se percibe como abundante y desorganizada.

2.1.3 Las brechas en las comunicaciones se identifican no sólo entre los mismos agentes de la aviación civil, sino también a nivel nacional entre los sectores del transporte, la salud y el turismo.

2.1.4 El enfoque estratégico regional también requiere la armonización y coordinación con el entorno mundial de la aviación civil y del propio brote.

2.1.5 Se percibe que la aviación civil pierde liderazgo en cuanto a la prioridad de las políticas públicas con un programa que, por razones obvias, debería dar prioridad al sector de la salud y a la protección de la vida de las personas.

Cambios en el entorno/dinamismo

2.1.6 El entorno es extremadamente variable, los supuestos con los que se deciden las acciones cambian de una semana a otra, y esto requiere un cambio en la rapidez de la respuesta de todo el sistema de aviación civil, utilizado para planificar sus mejoras y los planes mundiales, regionales y nacionales de acuerdo con la respuesta natural del sistema y su complejidad.

2.1.7 Existe un alto grado de incertidumbre, producto de la rapidez con que se generó la crisis y la falta de comprensión e información sobre la misma evolución del brote. Esta incertidumbre genera un entorno favorable para la toma de decisiones y la continuidad de las actividades.

Generar confianza en el usuario

2.1.8 Una apertura no controlada, cuando las condiciones sanitarias lo permitan, podría generar riesgos tanto en el sector de la salud como en el de la seguridad operacional y crear falsas expectativas en los viajeros o aumentar la pérdida de confianza de los usuarios. Se requiere información fiable sobre las fases en que se encuentra cada Estado de la Región respecto de la evolución del brote, a fin de reducir las asimetrías y poder identificar las oportunidades de generar tráfico internacional. Recuperar la confianza de los usuarios es esencial tanto al comienzo de las operaciones como para alcanzar la sostenibilidad de todo el sistema de aviación civil.

Sostenibilidad financiera/impacto económico

2.1.9 Las aerolíneas suelen ser identificadas como el actor del sistema más afectado en sus ingresos, así como los operadores de aeropuertos, en una región que durante muchos años adoptó modelos de licencias/concesiones de aeropuertos. Sin embargo, no sólo las líneas aéreas y los

aeropuertos sufren las repercusiones económicas de la crisis, sino también los proveedores de servicios de navegación aérea, que tienen obligaciones en el marco del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y cobran derechos para recuperar los costos de la prestación de esos servicios e instalaciones y en los que se financia el sistema gubernamental de aviación civil. La propia OACI no está excluida de esta crisis financiera. La sostenibilidad financiera de todo el sistema de aviación civil se presenta como un importante desafío que hay que abordar. Hoy más que nunca los procesos de armonización regional y el aprovechamiento de las economías de escala tienen más sentido desde el punto de vista económico.

Diversidad en el tamaño y el número de operaciones aéreas en las regiones de NAM/CAR

2.1.10 La Oficina Regional NACC está acreditada y es responsable de trabajar muy estrechamente con una mezcla diversa de 22 Estados contratantes y 19 territorios. Nuestros Estados miembros abarcan desde los Estados más grandes con algunos de los sistemas y economías de aviación más grandes y complejos del mundo, hasta algunas de las economías más pequeñas y sistemas de aviación menos complejos. Sin embargo, desde el más pequeño hasta el más grande, ningún estado se queda atrás en nuestro compromiso de ayudar y mejorar la posición de la aviación de nuestros estados.

Armonización de protocolos

2.1.11 La necesidad de protocolos armonizados para reactivar la aviación civil internacional y lograr el reconocimiento internacional de las medidas es esencial. Estos protocolos, incluidos los protocolos sanitarios, deben observar especialmente las recomendaciones del sector sanitario, para reforzar la confianza y fomentar la confianza del público de los vuelos y de todos los usuarios.

2.1.12 En los Apéndices A y B se muestran los protocolos y medidas armonizadas.

Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación y Facilitación

2.1.13 Por último, aunque importante, es necesario prestar especial atención a los aspectos de seguridad operacional y seguridad de la aviación, en los que puede generarse una falsa percepción de un bajo nivel de riesgo.

2.1.14 El cumplimiento de las normas de facilitación ayudará a los Estados a tener una mayor oportunidad de hacer frente a la crisis para promover la aplicación de tecnologías sin papel y sin contacto.

2.2 Aspiraciones

2.2.1 Las aspiraciones de este Enfoque Estratégico deberán lograr una coordinación efectiva y activa entre todos los diferentes actores, no sólo en el sistema de aviación civil sino también en el sector de la salud, la migración, el turismo y los sectores que dictan las políticas públicas que afectan a la continuidad de las operaciones aéreas internacionales. Los Estados y las asociaciones industriales favorecerán la adopción de medidas armonizadas y coordinadas para lograr el reconocimiento y la aceptación de las medidas adoptadas entre los Estados.

2.2.2 La comunicación como factor clave para la armonización y coordinación regional estará bien organizada, será válida y accesible.

2.2.3 Los usuarios del transporte aéreo estarán bien informados sobre la seguridad de la aviación sanitaria del sistema de aviación civil internacional, reduciendo al mínimo la difusión de información sin ninguna base científica sobre los riesgos de contagio. La información de base científica sobre la calidad del aire en las cabinas y las medidas de reducción de riesgos en el sistema de aviación con la implantación de corredores sanitarios debería comunicarse adecuadamente a los usuarios del transporte aéreo para fomentar la confianza.

2.2.4 La crisis está evolucionando rápidamente; por lo tanto, todas las medidas adoptadas por el sistema de aviación civil serán oportunas y se revisarán constantemente de acuerdo con las fases epidemiológicas. Las actividades para lograr el objetivo de esta estrategia se implementarán de manera gradual, y de manera ordenada, se considera que la fase de reacción ya está asumida regionalmente, por lo tanto, el enfoque inmediato o de corto plazo estaría en las fases de reactivación y recuperación, dejando para el final y cuando ya se esté en una situación operativa normal, la última fase, no menos importante, será la creación de resiliencia en el sistema incorporando las lecciones aprendidas.

2.2.5 Los Estados y las asociaciones de la industria mantendrán un diálogo honesto y abierto para lograr el equilibrio adecuado entre la mitigación de los riesgos para la salud y la preservación del negocio de la aviación para asegurar la sostenibilidad financiera del sistema de aviación civil internacional. Se espera que en algún momento se adopten decisiones que repercutan negativamente en la generación de ingresos de los proveedores de servicios; sin embargo, mediante un diálogo honesto y en colaboración, los Estados y la industria, deben encontrar soluciones de compromiso en colaboración.

2.2.6 Los compromisos y acuerdos alcanzados en el marco de esta estrategia pueden ayudar a los Estados y a la industria en sus negociaciones a nivel nacional, tanto con sus proveedores de servicios como con los altos niveles de definición de políticas públicas y otros sectores económicos y, en general, con el sector de la salud. La estrecha comunicación que mantiene la OACI con la OMS, la OIM y la OMC es una garantía de una mejor aceptación de las medidas adoptadas y armonizadas en el marco de esta estrategia regional.

2.2.7 Tras el mensaje único presentado por la OACI sobre las directrices estratégicas elaboradas por el Consejo de la OACI se garantizará un reinicio de la aviación armonizado, eficaz y ordenado y una recuperación sostenible, por parte de las autoridades de la aviación civil, la industria y todos los interesados en la aviación.

2.2.8 Los Principios de reinicio/recuperación de la aviación del Consejo de la OACI como principios rectores, junto con este enfoque estratégico, también deben ser respetuosos de las decisiones soberanas adoptadas por los Estados, en un delicado equilibrio entre la importancia de responder a nivel regional para reactivar la aviación civil y responder a los genuinos intereses nacionales de un Estado.

2.3 Áreas de enfoque

2.3.1 Los protocolos y medidas armonizados considerados en este enfoque pueden reagruparse en cuatro áreas/categorías de enfoque:

- a) Medidas relacionadas con la seguridad operacional de la aviación
 - Los Estados pueden apartarse temporalmente de las normas de la OACI, pero deben hacerlo de manera que no se comprometa la seguridad operacional y la

seguridad de la aviación, y que se informe debidamente a la OACI. Estas desviaciones no deben ser retenidas más allá de la crisis:

- CCRD y otros alivios
- Manual para las autoridades de Aviación Civil sobre la Gestión de los Riesgos de Seguridad Operacional de la Aviación relacionados con el COVID-19 (Doc 10144)
- Herramientas de la OACI
- La orientación de la OACI

b) Medidas relacionadas con la salud pública en la aviación

- Los Estados deben establecer procedimientos de salud pública que se ajusten a la orientación incluida en el documento Despegue: Guía para los viajes aéreos durante la Crisis de Salud Pública de COVID-19.
- La necesidad de estas medidas debería examinarse periódicamente. Las medidas que ya no son pertinentes deben suspenderse cuando deje de existir la necesidad de su aplicación.
- Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Eventos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA)
- Corredor de Salud Pública (PHC)
- Las consideraciones que guían la elaboración del documento de despegue son:
 - Mantenerse centrado en los fundamentos: Seguridad operacional, seguridad de la aviación y eficiencia;
 - Promover la salud pública y la confianza entre los pasajeros, los trabajadores de la aviación y el público en general; y
 - Reconocer a la aviación como un motor de la recuperación económica.

c) Medidas de seguridad de la aviación y facilitación

- Los Estados Miembros deberían establecer inmediatamente un Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo o equivalente, como se exige en el anexo 9, para aumentar la coordinación a nivel de gobierno nacional, y utilizar sistemáticamente el formulario de localización de la salud de los pasajeros como referencia. Es responsabilidad del Estado mantener la seguridad de la aviación en todas las operaciones.
- Un conjunto de medidas de aplicación compuesto por capacitación e instrumentos estandarizados y asistencia similar.
- Documento de orientación de la OACI, Plan de Contingencia de Seguridad de la Aviación durante COVID-19.
- Manual sobre los Aspectos Jurídicos de los Pasajeros Indisciplinados y Problemáticos (Doc 10117).

d) Medidas económicas y financieras

- Éstas deben ser inclusivas, específicas, proporcionadas, transparentes, temporales y coherentes con las políticas de la OACI, al tiempo que se logra un equilibrio adecuado de intereses sin perjuicio de la competencia leal.

2.3.2 Estas esferas de interés servirán de ejes para la planificación de las actividades y los resultados previstos en el marco de esta estrategia.

2.4 Principios Rectores

2.4.1 Con base en la orientación del Consejo de la OACI para el reinicio/recuperación de la aviación, los Estados/Territorios NACC habían acordado la adopción de esas directivas para la armonización de todo el plan de implementación y la labor conjunta con todos los agentes y partes interesadas de la aviación.

2.4.2 Estos principios rectores del Enfoque Estratégico son esenciales para garantizar el éxito en la implementación de las diferentes acciones que se determinen como necesarias. Los principios rectores pueden ser obvios y fáciles de entender, sin embargo, en el momento en que los intereses legítimos de los diferentes actores puedan generar conflictos, el compromiso de cada sector de comportarse bajo estos valores compartidos, será esencial para garantizar la reactivación segura y ordenada de las operaciones aéreas.

2.4.3 En este sentido, el Enfoque Estratégico del NACC se basa en los siguientes Diez principios para una reactivación/recuperación de la aviación en las Regiones NAM/CAR:

1. ***Proteger a las personas: medidas armonizadas pero flexibles.*** Los Estados y la industria tienen que trabajar juntos para establecer medidas en función del riesgo, armonizadas o aceptadas de mutuo acuerdo, para proteger al público viajero, las tripulaciones y demás personal a lo largo de todas las fases del viaje.
2. ***Trabajar como un solo equipo de aviación y mostrar solidaridad.*** Los planes respectivos de la OACI, los Estados, las organizaciones internacionales y regionales y la industria deberían complementarse y respaldarse mutuamente. Si bien las necesidades nacionales y regionales pueden requerir enfoques diferentes, los Estados deberían armonizar sus respuestas en la medida de lo posible, de conformidad con las normas, planes y políticas de la OACI.
3. ***Mantener la conectividad esencial.*** Los Estados y la industria deberían mantener la conectividad esencial y las cadenas de suministro mundiales, especialmente de las regiones remotas, territorios insulares y otros Estados vulnerables.
4. ***Gestionar de manera activa los riesgos relacionados con la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la salud.*** Los Estados y la industria deberían utilizar enfoques sistémicos basados en datos para gestionar los riesgos operacionales relacionados con la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la salud en las fases de reanudación y recuperación, y adaptar sus medidas en consecuencia.
5. ***Compatibilizar las medidas de salud pública con los sistemas de seguridad operacional y seguridad de la aviación.*** Las medidas sanitarias deben evaluarse minuciosamente para evitar que tengan efectos negativos en la seguridad operacional y/o la seguridad de la aviación.
6. ***Fortalecer la confianza del público.*** Los Estados y la industria tienen que cooperar, armonizando las medidas prácticas y comunicándose claramente, para que el público usuario desee volver a viajar.
7. ***Distintuir entre reanudación y recuperación.*** Reanudar la actividad de la industria y propiciar su recuperación son fases distintas, que pueden requerir diferentes enfoques y medidas de carácter temporal para mitigar riesgos en la evolución.

8. **Favorecer estrategias de auxilio económico para la industria de la aviación.** Los Estados y las instituciones financieras, de conformidad con sus mandatos respectivos, deberían considerar la necesidad de dar apoyo directo y/o indirecto de diversas formas proporcionadas y transparentes, cuidando al hacerlo de proteger la competencia leal y no distorsionar los mercados ni socavar la diversidad y el acceso.
9. **Preservar la sostenibilidad.** La aviación conecta, impulsando la recuperación económica y social. Los Estados y la industria deberían esforzarse por garantizar la sostenibilidad económica y ambiental del sector de la aviación.
10. **Extraer un aprendizaje de la experiencia para mejorar la resistencia.** A medida que el mundo se recupere, habrá que aprovechar la experiencia adquirida para reforzar aún más el sistema de aviación.

2.5 Actividades

2.5.1 Para la implantación de la Recuperación/Reinicio de Aviación siguiendo el Enfoque estratégico NACC, los Estados/Territorios NACC, la Oficina NACC de la OACI y otras partes interesadas de la aviación llevarán a cabo un conjunto inicial de actividades de alto nivel en estrecha coordinación con las recomendaciones de la CART 11.

2.5.2 Se requerirá un seguimiento riguroso de las recomendaciones y medidas, enmendadas y esbozadas por el CART de la OACI, a todos los niveles, local, nacional e internacional. También será necesario ajustar las medidas para responder a la evolución de la situación. Las recomendaciones del CART por las áreas de enfoque son las siguientes:

Medidas relacionadas con la seguridad operacional

Recomendación 1 Durante el brote mundial de COVID-19, los Estados miembros deberían seguir actualizando el subsistema de diferencias relacionadas con la contingencia por la COVID-19 (CCRD) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD).

Recomendación 2 Los Estados miembros deberían evitar mantener medidas de alivio relacionadas con la COVID-19 una vez se recupere la normalidad de las operaciones. Las diferencias que pudieran mantenerse después de la contingencia se deberían notificar a través del sistema EFOD.

Recomendación 3 Los Estados miembros deberían agilizar la elaboración de orientaciones para la gestión de la seguridad operacional de nuevas operaciones o la modificación de operaciones durante esta crisis.

Recomendación 4 La armonización de los procedimientos a escala mundial y regional es decisiva para fortalecer la confianza del público, incluido el usuario de la aviación, en el transporte aéreo. Con tal fin, los Estados miembros deberían establecer procedimientos sanitarios ajustados a las orientaciones que figuran en el documento titulado *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19*.

Recomendación 5 A fin de favorecer el retorno más rápido posible a la normalidad de las operaciones de aviación, los Estados miembros deberían examinar de manera periódica la necesidad de mantener en aplicación las medidas de mitigación a medida que disminuya el riesgo de propagación de la COVID-19. Las medidas que ya no sean necesarias se deberían abandonar.

Medidas relacionadas con la seguridad de la aviación y la facilitación

Recomendación 6 Los Estados miembros que aún no lo hayan hecho deberían establecer de inmediato un comité nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (o equivalente) de conformidad

con lo dispuesto en el Anexo 9, con el fin de profundizar la coordinación intersectorial nacional.

Recomendación 7 Los Estados miembros deberían usar de manera sistemática un formulario de salud pública para localizar a pasajeros y pasajeros con el fin de facilitar la identificación y rastreabilidad de las personas que viajan para ayudar a limitar la propagación de la enfermedad y el rebrote de la pandemia.

Recomendación 8 Al adaptar temporalmente sus medidas relacionadas con la seguridad de la aviación utilizando las orientaciones proporcionadas, se pide a los Estados miembros que refuercen su sistema de vigilancia para que estas medidas se apliquen de forma sistemática con el objetivo de proteger a la aviación contra los actos de interferencia ilícita.

Recomendación 9 Los Estados miembros deberían tomar medidas a fin de que el personal pertinente reciba instrucción para detectar y manejar las situaciones de insubordinación de pasajeros y pasajeros vinculadas con el incumplimiento de las medidas esenciales de salud pública y seguridad operacional en la aviación.

Medidas relacionadas con la economía y las finanzas

Recomendación 10 Los Estados miembros deberían plantearse medidas extraordinarias de emergencia adecuadas en aras de la viabilidad económica y para mantener un nivel correcto de operaciones seguras, protegidas y eficientes. Esas medidas deberían ser incluyentes, puntuales, proporcionadas, transparentes, temporales y compatibles con las políticas de la OACI, logrando un equilibrio adecuado entre los intereses respectivos sin menoscabo de la competencia leal y sin comprometer la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la protección del medio ambiente.

Medidas relacionadas con el monitoreo rutinario y compartir experiencias a través de la OACI

Recomendación 11 Los Estados miembros deberían facilitar el intercambio de información sobre sus medidas y mejores prácticas mediante sus aportaciones a una base de datos de medidas de la OACI.

2.5.3 El conjunto inicial de actividades de alto nivel será llevado a cabo por la Oficina NACC de la OACI y otras partes interesadas de la aviación de los Estados/Territorios NACC :

ACTIVIDADES INICIALES

#	Actividades	Tipo	Responsable	Observaciones
1.	Socialización del enfoque estratégico NACC con la industria	Estratégico	OACI NACC/ Industria	Alineación de esfuerzos - sinergias
2.	Apoyo al Estado en la aplicación del Enfoque Estratégico del NACC	Estratégico	OACI NACC/ Estados- Ministros	Alineación de esfuerzos - sinergias
3.	Examen de los protocolos armonizados	Implementación	Puntos de Contacto de Estados/territorios	Implementación homogénea y oportuna
4.	Apoyo del Proyecto MCAAP para cuestiones de implementación	Implementación	Miembros del proyecto MCAAP	Implementación homogénea y oportuna
5.	Facilitación con entidades no gubernamentales (ej. AIDB, etc.) para los fondos destinados a la implementación por parte de los Estados	Implementación	OCAONACC	Implementación homogénea y oportuna

#	Actividades	Tipo	Responsable	Observaciones
6.	Comunicaciones efectivas del acuerdo del Enfoque Estratégico del NACC/ orientación del CART - seminarios web y reuniones	Implementación	El ICAONACC y los Estados	Concienciación e identificación efectivas con las medidas de recuperación
7.	Aplicación de los protocolos armonizados/ Matriz AVSEC	Implementación	Puntos de Contacto de Estados/territorios	Implementación homogénea y oportuna
8.	Evaluación de los riesgos de seguridad	Implementación	Puntos de Contacto de Estados/territorios	Implementación homogénea y oportuna
9.	Análisis de la eliminación gradual y coordinada de las diferencias de seguridad (CCRD) - ampliaciones de licencia al personal aeronáutico, etc.	Monitoreo	Estados	Implementación homogénea y oportuna
10.	Eliminación oportuna y gradual de las restricciones y limitaciones de viaje a los Servicios de Navegación Aérea	Monitoreo	Estados	Implementación homogénea y oportuna
11.	Fomento de soluciones de transporte aéreo para los vuelos de asistencia humanitaria y de Estado	Implementación	OACI NACC/ UNWFP/ Estados	Alineación de esfuerzos - sinergias

3 Monitoreo y evaluación

3.1 Gobernanza de las iniciativas relacionadas con la recuperación COVID-19

3.1.1 Existen varias iniciativas a diversos niveles, relacionadas con el apoyo a los esfuerzos de recuperación del transporte aéreo nacional e internacional en los diferentes Estados miembros de la OACI. Por esta razón, el Consejo de la OACI creó el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) con la intención de discutir la estrategia global relacionada con la recuperación de la aviación civil resultante de esta pandemia. Asimismo, la Secretaría de la OACI ha creado el *Grupo de Programas de Emergencia de la Secretaría COVID-19 (SCEPG)*, formado por un equipo multidisciplinario que incluye diferentes secciones de la sede de la OACI, las Oficinas regionales de la OACI y varios expertos en el tema.

3.1.2 En el plano regional, la Reunión Virtual de Directores de Aviación Civil es el foro de alto nivel que dirige los esfuerzos por establecer una estrategia y medidas encaminadas a recuperar el transporte aéreo en la Región. Este grupo cuenta con el apoyo de la Secretaría (Oficina Regional NACC) y ha designado un grupo de trabajo (Grupo de Punto de Contacto de los Estados) formado por Estados y representantes de la industria, que está trabajando en la identificación de los componentes del problema, las aspiraciones, las esferas de interés, los principios rectores y las actividades y resultados previstos. Este grupo se llevará a cabo con el apoyo de diversos foros, como los centros de coordinación de CAPSCA, GREPECAS, RASGPA y otros.

3.1.3 Por último, existe un nivel nacional, en el que cada Estado, dependiendo completamente de su situación local, hará aportaciones y retroalimentaciones regionales al grupo de ideas y experiencias para el mejoramiento continuo de las medidas. Cada Estado tiene la facultad de seleccionar las medidas que desea aplicar, modificar o rechazar, pero se espera que los Estados puedan mantener una comunicación constante con los grupos regionales para garantizar en la medida de lo posible la

armonización de las medidas, a fin de lograr una recuperación más ordenada.

3.1.4 Los foros mundiales y regionales requieren una coordinación constante para garantizar la armonización y la retroalimentación. A continuación se muestra un esquema de las interacciones:

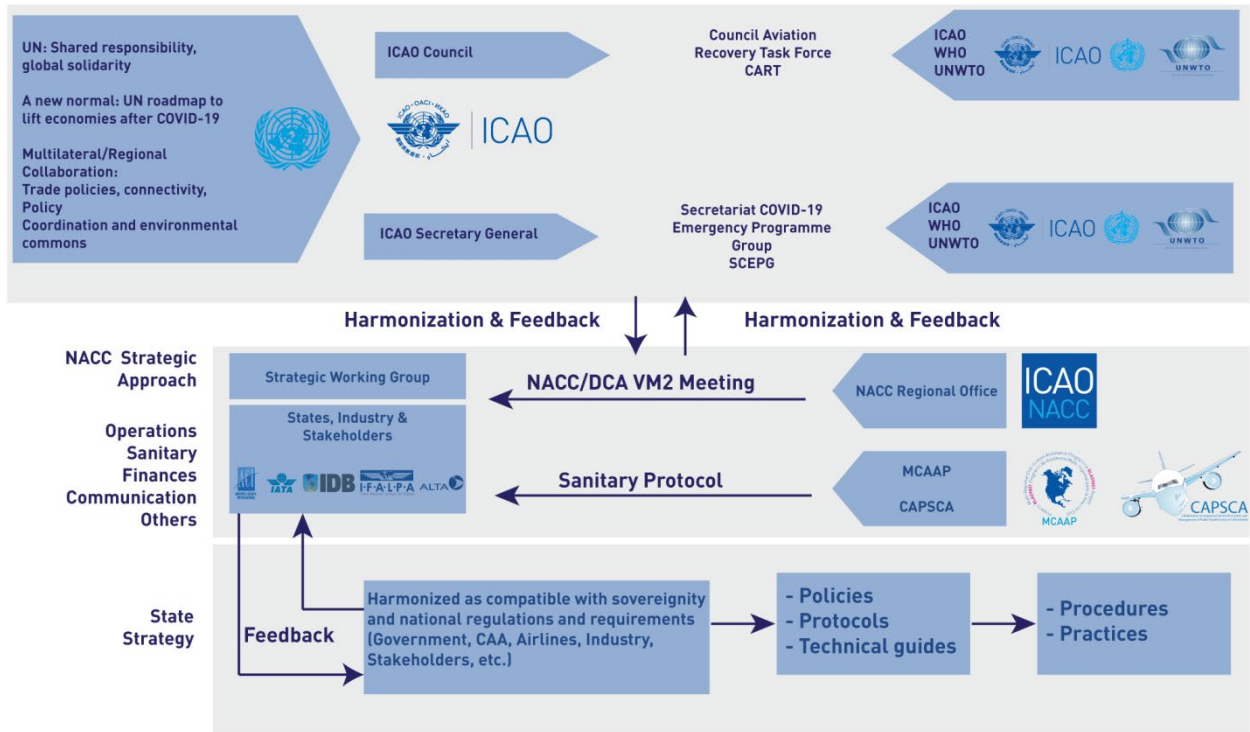


Figura 1: Esquema de gobernanza

En el Apéndice C se muestran los formularios de vigilancia (PHC-1, PHC-2 y PHC-3, y otros) y los formularios de presentación de informes. Esto incluye formularios para identificar la apertura del espacio aéreo, la situación de los aeropuertos, la presentación de diferencias, etc.

3.2 Consideraciones sobre las comunicaciones

3.2.1 Los Estados/Territorios NACC han determinado como punto fundamental que se defina una estrategia de comunicación correcta para asegurar que los beneficios de los esfuerzos de los Estados redunden en beneficio de todo el público viajero. La correcta identificación de los interesados y su colaboración activa en las evaluaciones para la correspondiente toma de decisiones también se han identificado como puntos importantes para asegurar que la labor y los esfuerzos de los Estados y la industria NACC tengan el impacto esperado.

4 Estrategia de implementación

4.1 Declaraciones de aplicación

4.1.1 La estrategia de aplicación que se presenta en este capítulo tiene por objeto ayudar a los Estados Miembros con una guía sobre la forma en que se podrían aplicar las medidas de respuesta

teniendo en cuenta el plan regional. Sin embargo, es importante destacar que cada Estado podría encontrarse en diferentes fases de la pandemia, con diferentes realidades de su industria aeronáutica, y muy especialmente con diferentes realidades socioeconómicas.

4.1.2 Por ello, no se espera que los Estados apliquen esas estrategias de manera prescriptiva sin tener en cuenta el entorno local, sino más bien que sirvan de referencia para facilitar la aplicación de las medidas nacionales. En un entorno tan dinámico y cambiante, es importante que esta estrategia sea flexible y adaptable a las diferentes realidades y momentos de respuesta a esta pandemia.

4.1.3 La aplicación de esta estrategia depende de las acciones de cada uno de los Estados Miembros. El grupo basa sus expectativas en que los Estados puedan armonizar y comunicar sus medidas de manera oportuna, de modo que tanto la industria como el público viajero reciban un mensaje común, que reduzca la ansiedad y aumente la confianza en viajar con seguridad.

APÉNDICES

APÉNDICE A - Propuesta de Protocolo Armonizado de Medidas para el Reinicio y la Recuperación de la Aviación en todas las demás áreas (Salud, ANS, Seguridad Operacional y AGA)

APÉNDICE B - Reinicio y recuperación de las operaciones de aviación - Medidas y protocolos de AVSEC adoptados por los Estados durante el COVID-19

APÉNDICE C - Formularios de monitoreo y presentación de informes para la implementación