



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 514-954-8219 ext. 6400

Ref.: EC 6/3-20/80
EC 2/76, AN 13/35

24 de julio de 2020

Asunto: Hoja de ruta para la aplicación mundial de las recomendaciones y orientaciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) de la OACI concebidas para la reanudación, recuperación y resiliencia de la aviación civil tras el brote de COVID-19 (Hoja de ruta para la aplicación mundial)

Tramitación: a) Tomar nota de la información proporcionada en la Hoja de ruta para la aplicación mundial (GIR); b) coordinar con las Oficinas regionales (RO) de la OACI la aplicación de la GIR adjunta; y c) designar a las personas coordinadoras para el CRRIC en todas las RO

Señor/Señora:

Tengo el honor de referirme a la comunicación 20/67 relativa al informe del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) de la OACI y su documento de orientación adjunto titulado *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID 19*. A fin de brindar apoyo a los Estados para la aplicación de las recomendaciones y orientaciones que figuran en el informe del CART y en el documento denominado "El despegue", la Organización preparó una Hoja de ruta para la aplicación mundial (GIR) en la que se identifica una serie de actividades e iniciativas prioritarias con el objetivo de apoyar, coordinar y monitorear la aplicación de las recomendaciones y orientaciones del CART por parte de los Estados y la industria.

Le invito a tomar nota de estas actividades e iniciativas basadas en resultados llevadas a cabo por la OACI:

a) **las actividades de apoyo a la implementación** se centran en proporcionar orientaciones, herramientas de instrucción y asistencia especializada a los Estados, de conformidad con las recomendaciones del CART en los ámbitos de seguridad operacional de la aviación, salud pública en la aviación, facilitación, seguridad de la aviación y medidas económicas y financieras, así como en los aspectos pertinentes de aeródromos, servicios de navegación aérea, aviación general internacional;

b) **las actividades de coordinación** buscan mejorar la cooperación y sinergias entre la OACI, los Estados, las organizaciones y comisiones regionales, las partes interesadas de la industria y la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otras entidades de las Naciones Unidas (ONU) a fin de evitar la duplicación de esfuerzos en la aplicación de las recomendaciones y orientaciones del CART. El programa Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) seguirá siendo un foro esencial para la colaboración multisectorial en lo que respecta a medidas relacionadas con la salud pública; y

c) **las actividades de monitoreo y notificación** se facilitan mediante una conexión directa con el sistema de notificación de las diferencias relacionadas con la contingencia por la COVID-19 (CCRD) y mediante herramientas interactivas multifuncionales disponibles en el Centro para la Aplicación de la Respuesta y la Recuperación de la COVID-19 (CRRIC) en <https://www.icao.int/covid/Pages/crric.aspx>, incluida una herramienta de análisis de carencias, una base de datos de medidas de mitigación de riesgos, así como una herramienta de intercambio de información.

El documento se complementa con una hoja de ruta en línea con la enumeración de las distintas iniciativas de la OACI para apoyar la aplicación de las recomendaciones del CART. La hoja de ruta en línea está disponible a través del CRRIC.

Le ruego tomar nota de que, al igual que el informe del CART y su documento de orientación titulado “El despegue”, la GIR se concibe como un documento dinámico, y por lo tanto se examinará y ajustará periódicamente a fin de responder adecuadamente a la situación cambiante y nueva de la pandemia de COVID-19. Los datos, reflexiones y comentarios recopilados mediante las herramientas y mecanismos de la OACI permitirán evaluar de manera precisa y continua las necesidades cambiantes de los Estados y la industria, que se atenderán en consecuencia de manera oportuna y eficaz en función de los costos.

Le invito a designar a una coordinadora/un coordinador para el CRRIC y a coordinar lo necesario con las Oficinas regionales de la OACI para la aplicación de la GIR. Toda consulta relativa a la GIR podrá dirigirse a scepg@icao.int.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

Fang Liu
Secretaria General

Adjunto:

Hoja de ruta mundial para la aplicación

ADJUNTO a la comunicación EC 6/3-20/80

HOJA DE RUTA PARA LA APLICACIÓN MUNDIAL DE
LAS RECOMENDACIONES Y ORIENTACIONES DEL
EQUIPO ESPECIAL PARA LA RECUPERACIÓN DE LA
AVIACIÓN (CART) DE LA OACI CONCEBIDAS PARA LA
REANUDACIÓN, RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA DE
LA AVIACIÓN CIVIL TRAS EL BROTE DE COVID-19

(HOJA DE RUTA PARA LA APLICACIÓN MUNDIAL)

Resumen	3
1- Introducción.....	4
2- Alcance.....	4
3- Actividades de apoyo a la aplicación	5
3.1 Paquetes de asistencia para la implementación (iPacks)	5
3.2 Centro para la Aplicación de la Respuesta y la Recuperación de la COVID-19 (CRRIC).....	5
3.3 Seguridad operacional de la aviación	6
3.4 Medidas relacionadas con la salud pública	7
3.5 Facilitación.....	9
3.6 Seguridad de la aviación	11
3.7 Aeródromos	11
3.8 Servicios de navegación aérea.....	12
3.9 Medidas económicas y financieras.....	12
3.10 Aviación general internacional	13
3.11 Movilización de recursos	14
3.12 Comunicación	14
4- Actividades de coordinación.....	16
4.1 Objetivos, mecanismos y herramientas	16
4.2 Coordinación con los Estados miembros y las organizaciones y comisiones regionales	16
4.3 Coordinación con otros sectores de la industria	17
4.4 Coordinación con la OMS y otras entidades de la ONU	17
5- Actividades de monitoreo y notificación	18
5.1 Objetivos, mecanismos y herramientas	18
5.2 Tableros gráficos e informes	19
6- Revisiones y actualizaciones periódicas	19
6.1 Recopilación y tramitación de comentarios	19
6.2 Exámenes periódicos de la Hoja de ruta para la implementación	20
6.3 Identificación y procesamiento de las enmiendas propuestas al documento de orientación ““El despegue”” y demás material de orientación.....	20
Conclusión.....	20
Apéndice	22
Correlación de las recomendaciones del CART con la Hoja de ruta para la aplicación mundial (GIR)	22

Resumen

El objetivo de esta *Hoja de ruta para la aplicación mundial (GIR)* es contribuir a la reanudación y recuperación del sistema de aviación civil mediante el establecimiento de un marco propicio para que la OACI aplique con eficacia las recomendaciones y orientaciones que figuran en el Informe del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la Organización y su documento adjunto titulado “*El despegue*”. Varias actividades e iniciativas prioritarias de la OACI que se exponen en la GIR tienen por objeto apoyar, coordinar y monitorear la aplicación de las recomendaciones y orientaciones del CART por parte de los Estados y la industria. La GIR permite una flexibilidad adecuada en las actividades de aplicación a la luz de las singularidades y necesidades nacionales y regionales; por consiguiente, se sitúa como apoyo y complemento de las medidas adoptadas por los Estados, la industria y otras partes interesadas, cuando sea necesario y con respecto a sus responsabilidades. A través de la GIR, las iniciativas mundiales y regionales se ajustarán y actualizarán con los plazos correspondientes en la versión interactiva en línea de esta hoja de ruta, a la que se podrá acceder mediante el Centro para la Aplicación de la Respuesta y Recuperación de la COVID-19 (CRRIC).

En la GIR se indican las actividades e iniciativas impulsadas por resultados emprendidas por la OACI, que van desde el apoyo a la aplicación y la coordinación al monitoreo y la notificación:

- a) Las **actividades de apoyo a la aplicación** se centran en proporcionar orientaciones, herramientas de instrucción y asistencia especializada a los Estados, de conformidad con las recomendaciones del CART en los ámbitos de seguridad operacional de la aviación, salud pública en la aviación, facilitación, seguridad de la aviación y medidas económicas y financieras, así como en los aspectos pertinentes de aeródromos, servicios de navegación aérea y aviación general internacional. También engloban actividades relacionadas con la movilización de recursos y la comunicación. Como base de estas actividades, la OACI está elaborando y desplegando paquetes de asistencia para la implementación (iPacks) adaptados a las necesidades cambiantes de los Estados y la industria. Además, las Oficinas regionales de la Organización siguen prestando asistencia a los Estados mediante la adopción y aplicación de iniciativas regionales, velando al mismo tiempo por la armonización con la GIR.
- b) Las **actividades de coordinación** persiguen mejorar la cooperación y sinergias entre la OACI, los Estados, las organizaciones y comisiones regionales, las partes interesadas de la industria y la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otras entidades de las Naciones Unidas (ONU) a fin de evitar la duplicación de esfuerzos en la aplicación de las recomendaciones y orientaciones del CART. Los mecanismos de coordinación específicos posibilitan el intercambio eficaz y oportuno entre todas las partes interesadas de información y experiencia, en particular mejores prácticas, dificultades y aprendizajes. El programa Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) seguirá siendo un foro fundamental para la colaboración multisectorial en lo que respecta a medidas relacionadas con la salud pública.
- c) Las **actividades de monitoreo y notificación** se facilitan a través de herramientas interactivas multifuncionales disponibles en el CRRIC, entre las cuales una herramienta de análisis de carencias, una base de datos de medidas de mitigación de riesgos y una herramienta de intercambio de información. También se proporcionan varios tableros gráficos e informes para monitorear el nivel de aplicación mundial y evaluar los efectos de la COVID-19 en el transporte aéreo.

En la misma línea que el Informe del CART y su documento de orientación adjunto titulado “*El despegue*”, la GIR también se concibe como un documento “dinámico” y, por lo tanto, se examinará y ajustará de manera periódica para responder adecuadamente a la situación cambiante y nueva de la pandemia de COVID-19. Los datos, conocimientos y comentarios recopilados mediante las herramientas y mecanismos de la OACI permitirán una evaluación precisa y continua de las necesidades cambiantes de los Estados y la industria, que se atenderán en consecuencia de manera oportuna y eficaz en función de los costos.

1- Introducción

En su 220º período de sesiones, el Consejo de la OACI aprobó el [Informe](#) del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) y su documento adjunto titulado “*El despegue*”: *Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19* (en adelante, “el documento de orientación “*El despegue*”). En el Informe del CART figuran diez (10) principios fundamentales y once (11) recomendaciones para un enfoque internacional armonizado con respecto a los esfuerzos de reanudación y recuperación de la aviación. El documento de orientación “*El despegue*” contiene, entre otras, medidas para reducir el riesgo sanitario para el público usuario de la aviación y su personal, reforzando a la vez la confianza del público viajero, las partes interesadas de la cadena de suministro mundial y los gobiernos.

2- Alcance

En la *Hoja de ruta para la aplicación mundial* (GIR) se presentan las actividades, mecanismos y herramientas de la OACI para apoyar, coordinar y monitorear la aplicación de las recomendaciones y orientaciones del CART. En la GIR se tratan todos los ámbitos que se abordan en el Informe del CART siguiendo los diez principios fundamentales y las consideraciones que se exponen en el documento de orientación “*El despegue*”, en especial el principio de “trabajar como un solo equipo de aviación”. En línea con la GIR, las iniciativas mundiales y regionales se documentarán, actualizarán y ajustarán, según proceda, a medida que evolucionen la situación y las necesidades. Estas iniciativas mundiales y regionales, junto con los plazos correspondientes, se recopilarán en la hoja de ruta interactiva en línea (en adelante, “la hoja de ruta en línea”) a la que se podrá acceder mediante el Centro para la Aplicación de la Respuesta y Recuperación de la COVID-19 (CRRIC, véase el párrafo 3.2). La hoja de ruta en línea reforzará la transparencia, permitirá la flexibilidad en la aplicación regional y facilitará las asociaciones con todas las partes interesadas.

Desde el inicio del brote de COVID-19, y como parte de la función articuladora de la OACI, todas las Oficinas regionales han participado de manera activa en diversas actividades para apoyar a los Estados y a la industria de la aviación a escala regional y nacional, en colaboración con las organizaciones internacionales y regionales competentes, incluidas las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), y en coordinación con la Sede. En consonancia con las actividades regionales y la GIR, cada oficina regional documentará la interrelación entre sus iniciativas y el contenido de la GIR, y documentará esas iniciativas y los plazos conexos en la hoja de ruta en línea.

3- Actividades de apoyo a la aplicación

A fin de apoyar la aplicación de las recomendaciones y orientaciones del CART, la OACI utilizará todos los recursos disponibles, entre otras cosas a través del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA), y el fortalecimiento de la cooperación con la industria, organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO) y grupos regionales de la OACI. En varios casos, proyectos regionales de cooperación técnica de la OACI ya en vigor, en especial el Programa de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP), contribuirán a las actividades de apoyo a la aplicación.

3.1 Paquetes de asistencia para la implementación (iPacks)

Los paquetes de asistencia para la implementación (iPacks), una parte esencial de las actividades de apoyo a la aplicación, se siguen elaborando en concordancia plena con las recomendaciones y orientaciones del CART. Un iPack es un conjunto de textos de orientación, instrucción, herramientas, apoyo especializado y, cuando procede, orientación sobre adquisiciones. Su objetivo consiste en facilitar y guiar a las entidades estatales (p. ej., gobiernos, administraciones de aviación civil y comités nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo), proveedores de servicios de aviación, partes interesadas de la cadena de suministro y su personal en la aplicación de las disposiciones y recomendaciones correspondientes de la OACI. El contenido de los iPacks puede personalizarse según las necesidades concretas de regiones, subregiones y Estados. Ya se dispone de dos iPacks para su despliegue (en materia de facilitación y gestión de la seguridad operacional) y otros están en proceso de elaboración. Para más información, se puede consultar la página: <http://www.icao.int/iPACK>.

3.2 Centro para la Aplicación de la Respuesta y la Recuperación de la COVID-19 (CRRIC)

En el portal seguro de la OACI (<https://portal.icao.int>) se ha creado un Centro para la Aplicación de la Respuesta y la Recuperación de la COVID-19 (CRRIC). En el CRRIC se reúnen recursos y herramientas para prestar asistencia a las actividades de apoyo a la aplicación, coordinación, monitoreo y notificación; además, proporciona un acceso fácil, entre otras cosas, a:

- un conjunto de diapositivas normalizadas que presenta el contenido del Informe del CART y el documento de orientación “*El despegue*”;
- un sitio web específico sobre el CART que proporciona acceso móvil al contenido del Informe del CART, así como enlaces a los iPacks y las actividades de asistencia impartidas por el CAPSCA y por otros medios;
- la hoja de ruta en línea;
- una serie de webinarios relacionados con las recomendaciones y orientaciones del CART;
- una lista de personas coordinadoras en las regiones y los Estados miembros;
- un canal de asistencia por correo electrónico para responder a preguntas relacionadas con el CART;
- herramientas en línea; y
- tableros gráficos.

3.3 Seguridad operacional de la aviación

Recomendación 1 del CART - 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).

Brindar certidumbre reglamentaria a los explotadores aéreos durante la contingencia por la COVID-19 es de suma importancia para la sostenibilidad de la aviación civil internacional. Las prácticas de distanciamiento físico, el cierre de los lugares de trabajo de las Administraciones de Aviación Civil (CAA) en algunos Estados, así como otras medidas adoptadas a consecuencia del brote de COVID-19 plantearon dificultades a algunos Estados para cumplir plenamente algunas normas de la OACI. Uno de los elementos en los que se ha centrado la OACI ha sido en gestionar las desviaciones temporales de las normas de la Organización (en adelante, “medidas de alivio”) sin descuidar la resolución adecuada de todos los riesgos de seguridad operacional conexos, facilitando su reconocimiento y aceptación por parte de otros Estados, y velando por que todas las partes interesadas obtengan rápidamente la información disponible.

El subsistema de CCRD del sistema EFOD permite a los Estados registrar diferencias temporales y, al mismo tiempo, indicar qué lo que les parecería aceptable de las medidas de alivio de otros Estados a fin de facilitar las operaciones internacionales y cumplir las obligaciones que les impone el Artículo 40 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago). A través de sus Oficinas regionales y las RSOO, la OACI está determinando las necesidades de los Estados y proporcionando toda orientación adicional que se requiera trabajando con personas especialistas en la materia a las cuales han designado los Estados, organizaciones internacionales y grupos expertos. La OACI también sigue examinando las medidas de alivio publicadas y, en consulta con los Estados, mantiene actualizada la lista de dichas medidas. Los Estados indicarán en el CCRD cuándo reanudan las actividades normales de vigilancia y se espera que sigan aceptando las medidas de alivio de otros Estados hasta que la COVID-19 haya terminado.

Recomendación 2 del CART - 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.

El mantenimiento de las medidas de contingencia de seguridad operacional más allá del período requerido puede imponer una carga excesiva a los Estados y la industria. La OACI está trabajando con la industria para identificar las medidas de alivio de seguridad operacional que vencen, y coordinándose con los Estados pertinentes a través de las Oficinas regionales para reevaluar sus medidas de alivio publicadas y anunciar la reanudación de las actividades normales de vigilancia cuando corresponda.

Recomendación 3 del CART - 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.

Los Estados deben adoptar un enfoque centrado en el riesgo con respecto a las actividades de vigilancia estableciendo mecanismos para que los proveedores de servicios gestionen activamente cualquier nuevo riesgo y cumplan en todo momento los requisitos en virtud de los cuales se les concedió la aprobación. También será necesario desarrollar la capacidad de llevar a cabo actividades a distancia a fin de remediar las dificultades de la vigilancia *in situ*. Se ha creado una nueva página sobre la COVID-19 en

el sitio web dedicado a la Implantación de la Gestión de la Seguridad Operacional (SMI) ([página sobre la COVID-19 en el sitio web de la SMI](#)) a fin de ayudar a los Estados con ejercicios prácticos destinados a simular la reanudación de las operaciones. En el sitio web también figuran enlaces a los sitios web de los Estados miembros en los que se han publicado orientaciones, y se recopilan ejemplos prácticos y herramientas que complementan el *Manual de la OACI para las Administraciones de Aviación Civil sobre la gestión de riesgos de seguridad operacional de la aviación relacionados con la COVID-19* (Doc 10144).

3.4 Medidas relacionadas con la salud pública

Recomendación 4 del CART - *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 del CART - *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 disminuye el riesgo de propagación de la COVID-19.*

Mecanismo CAPSCA

El CAPSCA es una plataforma fundamental que actúa como enlace entre los sectores de la salud pública y la aviación, y que fomenta la colaboración multisectorial entre entidades de las Naciones Unidas (ONU), varios sectores de autoridades nacionales, entre las cuales Administraciones de Aviación Civil, autoridades sanitarias, y aduanas e inmigración, así como partes interesadas de la industria a escala internacional, regional y nacional. El CAPSCA cuenta con el apoyo firme de la OMS, que participa de manera activa en las actividades del mecanismo. La OACI y la OMS han elaborado una propuesta conjunta de financiación a fin de apoyar las actividades de aplicación del CAPSCA relacionadas con la COVID-19. Durante la pandemia de COVID-19, el CAPSCA ha reforzado aún más sus asociaciones con los Estados (con el aumento del número de miembros de Estados de la OACI) y la industria (con nuevas asociaciones), lo cual se ha traducido en una mayor coordinación y colaboración para apoyar a los Estados y la industria. La OMS también ha apoyado la participación de autoridades sanitarias regionales y nacionales en las actividades del CAPSCA.

Desde el principio de la pandemia, se han difundido textos de orientación y mejores prácticas sobre salud pública y aviación en el [sitio web del CAPSCA](#), que se renovará y reubicará en el marco principal del sitio web de la OACI. Mediante el conjunto de material didáctico en línea, la OACI ha intensificado su instrucción en coordinación con la Organización de Formación de las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAATO) y los Estados miembros, a fin de incrementar el grupo de especialistas en la materia y permitir la evaluación y monitoreo de la aplicación de las medidas sanitarias en los Estados. También se ha impartido instrucción adicional mediante webinarios y reuniones regionales del CAPSCA, así como dando apoyo a capacitaciones virtuales regionales de la OMS, de la cual también se ha recibido apoyo para la instrucción. Todas estas actividades se seguirán llevando a cabo poniendo el acento en la aplicación regional, principalmente a través de visitas de asistencia técnica del CAPSCA, que están concebidas para evaluar los planes de preparación y respuesta y formular recomendaciones de mejora.

En un principio, el proceso se desarrollará mediante la presentación de listas de verificación en línea completadas por los Estados, seguido de un debate en un webinar con todas las partes interesadas y, posteriormente, en función de los recursos y las restricciones de viaje, evaluaciones *in situ*.

[El concepto de corredor sanitario \(PHC\)](#)

A partir de los resultados de una encuesta sobre restricciones y procedimientos relacionados con la salud por parte de Estados y organizaciones internacionales en respuesta a la pandemia de COVID-19, en mayo de 2020 se publicó un nuevo texto de orientación del CAPSCA titulado *Creación de corredor sanitario para proteger a las tripulaciones de vuelo durante la pandemia de COVID-19* (véase el Boletín electrónico 2020/30). El texto de orientación inicial, aplicable a las tripulaciones de vuelo que realizan operaciones de carga, se revisó posteriormente a la luz de la información científica más reciente disponible, y amplió el alcance de la orientación para abarcar los vuelos de mantenimiento, posicionamiento y entrega de aeronaves (véase el Boletín electrónico 2020/36). Al mismo tiempo, el CAPSCA está elaborando más textos de orientación relativos a los vuelos humanitarios, vuelos de repatriación y vuelos regulares de transporte de personas.

El PHC tiene por objetivo permitir el desarrollo de las operaciones de vuelo con mínimas restricciones, prevenir la propagación de la COVID-19 por el transporte aéreo y proteger la salud e integridad de las tripulaciones y el público usuario, y fortalecer la confianza del público pasajero en el transporte aéreo. Los elementos clave de este concepto entrañan el uso de tripulaciones “limpias”, aeronaves “limpias” e instalaciones aeroportuarias “limpias”, y el transporte de un público usuario “limpio” y de carga “limpia”, donde “limpio” alude, en la medida de lo posible, a un entorno sin la presencia de COVID-19.

El PHC complementa las actividades del CAPSCA y es un mecanismo para aplicar los módulos descritos en el documento de orientación *“El despegue”* (tripulaciones, aeronaves, instalaciones aeroportuarias y carga). Se utilizarán diversos medios, como formularios y plantillas del CAPSCA y el CART, herramientas en línea de notificación y monitoreo, y aplicaciones de telefonía inteligente, a fin de alentar la digitalización, cuando sea posible, y facilitar la aplicación uniforme de las orientaciones. Hasta la fecha, el PHC incluye los formularios siguientes: Ficha de declaración de COVID-19 para tripulaciones (Formulario 1), Ficha de control de desinfección de la aeronave por COVID-19 (Formulario 2) y Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto por COVID-19 (Formulario 3). En estos momentos se están preparando más formularios y guías, entre ellos una ficha de declaración de COVID-19 para público pasajero, una guía de referencia rápida (QRG) sobre las restricciones sanitarias aplicadas en los Estados de llegada y una guía de referencia rápida sobre las restricciones sanitarias aplicadas en los Estados de salida. El uso de los formularios de las QRG facilitará el reconocimiento recíproco de las medidas por parte de los Estados y, por consiguiente, reducirá la aplicación de restricciones sanitarias excesivas, por ejemplo, las medidas de cuarentena. Estos formularios se pondrán a disposición de los Estados en el CRRIC y también de las tripulaciones de las operaciones a través de circulares de información aeronáutica (AIC), que permiten una actualización rápida de la información. La puesta en práctica del PHC contará con el apoyo de actividades de creación de capacidad e instrucción, que se concretarán en webinars, un curso sobre el PHC y un iPack relacionado con el PHC.

3.5 Facilitación

Recomendación 6 del CART - *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.*

La coordinación eficaz resulta indispensable no solo para facilitar una reanudación y recuperación efectivas de la aviación, sino también para el funcionamiento de un sistema de transporte aéreo seguro, protegido, eficiente y sostenible. La norma 8.19 del Anexo 9 – *Facilitación* del Convenio de Chicago dispone el establecimiento de los comités necesarios para proporcionar un foro de consulta e intercambio de información sobre asuntos de facilitación entre las partes interesadas del Estado, entre las cuales las Administraciones de Aviación Civil y autoridades de aduanas, inmigración, cuarentena, salud pública y otros ámbitos, representantes de otras comunidades relacionadas con el transporte aéreo (incluidas las vinculadas con las operaciones de transporte de personas y carga) y la industria a escala nacional y aeroportuaria.

La OACI observará y apoyará los esfuerzos de los Estados para colaborar en estos foros y a través de las Oficinas regionales con el fin de paliar las dificultades que enfrentan tanto los servicios de transporte de personas como de carga. La Organización ya ha recopilado información sobre las estructuras existentes a escala nacional durante su respuesta inicial a la pandemia de COVID-19, lo cual facilitará las actividades de divulgación selectiva directa cuando sea necesario. Además, se celebrará una serie de webinarios sobre cuestiones de facilitación a fin de ayudar a los Estados a establecer comités nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo o arreglos parecidos.

La OACI fomentará el establecimiento y la labor activa de comités nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo, de carácter intersectorial y basados en la colaboración, mediante la instrucción, creación de capacidad y divulgación selectiva. La divulgación sobre los comités nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo se fundamentará en los textos de orientación existentes, en especial el *Modelo de Programa nacional de facilitación del transporte aéreo* (Doc 10042, disponible en el sitio web público de la OACI), así como en el apoyo de las Oficinas regionales y los puntos de contacto nacionales de los Estados para la facilitación. Estos textos de orientación se modificarán periódicamente a medida que surjan mejores prácticas, tanto nuevas como actualizadas, tras la reanudación y recuperación gradual de la aviación. Los Estados deben actualizar continuamente la información sobre las actividades de los comités nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo a fin de informar sobre su nivel de aplicación.

En el Informe del CART, en su página 11, se señala que “la OACI debería encabezar y facilitar el examen de normas, planes y políticas mundiales, en especial disposiciones sanitarias en coordinación con la OMS, para ayudar a los Estados a crear un sistema de aviación resiliente”. En este sentido, se ha encargado al Equipo de Especialistas en Brotes de Enfermedades en la Aviación, recién creado en la OACI, que examine y actualice las normas y textos de orientación relacionados con la salud del Anexo 9 que lo requieran, de conformidad con el calendario previsto (que figura en el Adjunto A a la comunicación 2020/58).

Recomendación 7 del CART - *Los Estados miembros deberían usar de manera sistemática un formulario de salud pública para localizar a pasajeras 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.*

Las medidas de vigilancia sanitaria entrañan el rastreo y localización de contactos del público pasajero a fin de evitar la propagación de la COVID-19. Para que las autoridades competentes puedan recopilar con rapidez información sobre los contactos de las personas que viajan, se ha creado un Formulario de salud pública para localizar a pasajeras y pasajeros (véase el Apéndice 13 del Anexo 9). Se recomienda el uso de este formulario cuando las autoridades sanitarias sospechen de una posible transmisión de enfermedades a bordo de una aeronave y tengan la necesidad consiguiente de rastrear y localizar los contactos (véase el método recomendado 8.15.1 del Anexo 9). Las autoridades sanitarias conservarán la información del formulario de conformidad con la legislación aplicable y la utilizarán exclusivamente para fines de salud pública.

La OACI monitoreará y evaluará la utilización por parte de los Estados de los formularios de salud pública para localizar a pasajeras y pasajeros, y en caso de que sea necesario para facilitar la armonización mundial, introducirá en ellos modificaciones, en colaboración con el CAPSCA, la OMS y otras partes competentes. A fin de atender a la necesidad de incrementar la digitalización del intercambio de información, se procurará facilitar aún más los movimientos aéreos a mayor escala de público pasajero y carga recopilando la información mediante herramientas digitales sin contacto, y no en papel. Cuando se considere necesario, se planteará la posibilidad de modificar los datos reunidos con el objetivo de velar por la adhesión mundial a las mejores prácticas demostradas.

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

Para aplicar esta recomendación, se prestará una atención especial a monitorear la adopción de todas las medidas adecuadas para evitar que se produzcan incidentes y a observar que todas las partes pertinentes estén preparadas debidamente en casos de pasajeras y pasajeros insubordinados o perturbadores. De conformidad con la norma 6.44 del Anexo 9 (6.43 en la versión en inglés del mismo Anexo), los Estados se ocuparán de que el público pasajero comprenda que el cumplimiento de las medidas sanitarias es fundamental para su propia protección y la de otras personas, y que el incumplimiento de las medidas está sujeto a sanción.

La OACI recordará a los Estados sus obligaciones de limitar y gestionar de manera proactiva las situaciones de comportamiento insubordinado y, en la medida de lo posible, apoyará las iniciativas de las autoridades para publicar avisos eficaces sobre esta cuestión y ponerlos a disposición de las personas que viajan. De acuerdo con la norma 6.45 del Anexo 9 (6.44 en la versión en inglés del mismo Anexo), que pide a los Estados que velen por que se proporcione capacitación al personal correspondiente, la OACI alentará que se imparta a las tripulaciones de cabina una instrucción plena, tal como se expone en el *Manual para la instrucción periódica de la tripulación de cabina durante la COVID-19* (Doc 10148). Se promoverá la adhesión a las orientaciones de la OACI/IATA sobre la gestión del comportamiento insubordinado, que figuran en el *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Doc 10117).

También se concienciará sobre las orientaciones pertinentes del Anexo 17 — *Seguridad*, el *Manual de seguridad de la aviación* (Doc 8973), el *Manual sobre la aplicación de las disposiciones del Anexo 6 relativas a la seguridad* (Doc 9811), el Anexo 9 — *Facilitación* y el *Manual de facilitación* (Doc 9957) en todas las actividades de aplicación de la OACI sobre esta cuestión. Asimismo, la OACI pedirá a los Estados que proporcionen información actualizada sobre los incidentes de comportamiento

insubordinado relacionados con las actividades vinculadas con la COVID-19, información que puede utilizarse para determinar las mejores prácticas en lo que se refiere a la difusión y para orientar las actividades de sensibilización e instrucción.

3.6 Seguridad de la aviación

Recomendación 8 del CART - *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.*

La OACI seguirá apoyando a los Estados con respecto a la seguridad de la aviación durante la pandemia de COVID-19 por medio de asistencia, instrucción y directrices actualizadas periódicamente, en las que se destaque la importancia de la vigilancia y el control de la calidad en la aplicación de las medidas de contingencia relacionadas con la seguridad de la aviación. Además de las medidas relacionadas con la seguridad de la aviación expuestas en el documento de orientación “El despegue”, la OACI ha elaborado las Directrices para la aplicación de medidas de seguridad de la aviación de contingencia durante la pandemia de COVID-19. Esas Directrices se proporcionan para su pronto uso por los Estados y las partes interesadas como copia de trabajo. Integran los aportes y mejores prácticas de especialistas de la industria y los Estados y se modificarán periódicamente a medida que vayan surgiendo prácticas nuevas y actualizadas tras la reanudación gradual de las operaciones de seguridad de la aviación en todo el mundo. Todo ello se complementará con webinarios (restringidos a las partes interesadas en la seguridad de la aviación concernidas por la aplicación de las medidas en ese ámbito).

La aplicación de las medidas previstas en las Directrices no debería ir en detrimento de las medidas de seguridad de base establecidas en las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 17. En caso de que los Estados no estén en condiciones de aplicar ciertos SARPS del Anexo 17, deberían seguir el procedimiento obligatorio de notificación de diferencias, indicando las razones y la duración prevista de la diferencia. La diferencia debería estar claramente vinculada a los aspectos operacionales de la crisis de la COVID-19 e impulsada por estos.

3.7 Aeródromos

La OACI ha publicado directrices relacionadas con los aeródromos, incluidos ejemplos de listas de verificación para los Estados, para abordar diversos retos planteados por la pandemia de COVID-19 y facilitar la reanudación de la actividad de los aeródromos (disponibles en la siguiente dirección: <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/aga.aspx>). En particular, la OACI ha informado a los Estados de las opciones existentes para proporcionar certificados de aeródromos provisionales o ampliar la validez de los certificados existentes, cuando se necesite para un período definido sobre la base de las directrices establecidas, manteniendo a la vez la solidez del sistema de vigilancia de la seguridad operacional del Estado. Esas directrices se modificarán periódicamente sobre la base de las lecciones aprendidas y las mejores prácticas actualizadas tras la reanudación gradual de las operaciones de los aeródromos en todo el mundo. Se seguirán celebrando webinarios mundiales y/o regionales sobre temas pertinentes relativos a los aeródromos. Las Oficinas regionales seguirán prestando apoyo a los Estados para la aplicación de las directrices de la OACI en sus respectivas regiones, en colaboración con todas las partes interesadas. Asimismo, facilitarán a la Sede de la OACI las lecciones aprendidas y las observaciones de los Estados acerca de la aplicación de las directrices de la OACI.

3.8 Servicios de navegación aérea

Los constantes cambios que se producen en los entornos operacional y financiero de los servicios de navegación aérea (ANS) y de las medidas de salud pública para labores esenciales suponen retos nuevos para el mantenimiento de las operaciones y servicios del sistema mundial de ANS con los niveles necesarios de disponibilidad, seguridad operacional y eficiencia en un contexto con un número reducido de operaciones. En algunas regiones, los Estados han modificado la estructura del espacio aéreo para implantar separaciones y trayectorias de vuelo más eficientes, lo que ha obligado a enmendar los planes nacionales y documentos relacionados.

Los reducidos niveles de tránsito, sumados a los requisitos de distanciamiento físico, han tenido consecuencias en el número de puestos de trabajo activos, las funciones de supervisión y las horas de servicio. En algunos casos se mantiene al mínimo el número de personas trabajadoras para que puedan proseguir las operaciones en las instalaciones correspondientes. Los Estados deberían tener presente la necesidad de realizar un análisis y supervisión de la seguridad operacional para hacer frente a los riesgos principales. La OACI está trabajando con la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO) y otros proveedores de ANS en la elaboración de uno o más módulos alineados con el documento de orientación “*El despegue*”.

Las licencias, incluidas la instrucción, la habilitación y la competencia de los controladores/las controladoras de tránsito aéreo (ATCO), seguirán suponiendo un reto a corto y cercano plazo. Los Estados están actualizando las medidas de alivio al respecto en el subsistema CCRD del Sistema EFOD y se ha facilitado la información relacionada con estas medidas a todas las partes interesadas a través del sitio web de la OACI sobre la COVID-19. En algunas regiones, los ANSP están tropezando con dificultades para llevar a cabo el mantenimiento y la calibración de los equipos meteorológicos (MET), la calibración en vuelo y en tierra de NAVAIDS y la validación de los procedimientos de vuelo por instrumentos (IFP). Dado que esta situación podría afectar a la aplicación de los planes regionales y mundiales de navegación aérea, la OACI examinará y actualizará los planes respectivos para reflejar los cambios correspondientes cuando sea necesario.

La OACI seguirá apoyando a los Estados con respecto a los ANS durante la pandemia de COVID-19 por medio de directrices actualizadas periódicamente, coordinación, cooperación, instrucción/webinarios y asistencia. La Organización fomentará la cooperación con los asociados de la industria para abordar las cuestiones relacionadas con el personal de operaciones de los ANSP a fin de mejorar la seguridad operacional, la eficiencia y el bienestar del personal técnico. En función de las necesidades, la OACI seguirá apoyando a los Estados en la aplicación de medidas para aumentar la eficiencia del espacio aéreo y examinar y actualizar los planes de navegación aérea con el fin de reflejar los cambios correspondientes. La OACI seguirá ayudando a los Estados a reforzar su cooperación para la prestación sin discontinuidades de los servicios de navegación aérea y movilizará recursos financieros para que se asignen a la prestación de ANS en el marco de proyectos armonizados a nivel regional.

3.9 Medidas económicas y financieras

Recomendación 10 del CART - 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, seguridad de la aviación y la protección del medio ambiente.

En respuesta a los desafíos financieros a los que se enfrenta la industria, la OACI ha estado llevando a cabo toda una gama de actividades, desde la realización de análisis económicos hasta la elaboración de herramientas y directrices. Esas actividades proporcionan a los Estados y a todas las partes interesadas información y orientación fiables y les permiten aprovechar indicadores clave para tomar decisiones fundamentadas y basadas en datos.

La consecuencia económica más significativa de la pandemia son los déficits de liquidez y de capital circulante de la industria, lo que pondría en riesgo la recuperación de las operaciones a los niveles previos a la pandemia y produciría serias repercusiones en la conectividad aérea —de la que dependen el público usuario de la aviación y la carga— a corto plazo. Como actualmente no se dispone de un juego único de documentos para la concepción de medidas económicas y financieras apropiadas, se preparará un documento independiente mediante la compilación de los textos pertinentes existentes, incluyendo las orientaciones y políticas de transporte aéreo de la OACI, en el que se abordarán también los posibles efectos y limitaciones de cada una de las medidas, y se proporcionarán ejemplos prácticos.

Asimismo, la OACI está recabando información sobre los planes nacionales de contingencia y emergencia aplicados por los Estados y la industria, así como diversas medidas de recuperación económica y financiera para mitigar los efectos de la pandemia en la industria de la aviación. Esa información se publicará en forma de compendio y servirá para establecer las recomendaciones necesarias sobre las lecciones aprendidas con el fin de elaborar orientaciones adecuadas que sirvan de guía a los Estados en situaciones eventuales similares en el futuro. Puesto que el apoyo gubernamental suele ser extraordinario, es crucial que los Estados evalúen los beneficios y los riesgos que entrañan esas medidas mediante el marco internacionalmente armonizado de contabilidad nacional. Se utilizará el marco de la cuenta satélite de la aviación (ASA), actualmente en fase de desarrollo, para crear una calculadora de valor añadido que permita a los Estados evaluar cuánto valor añadido puede generarse a través del apoyo a la aviación, así como a la economía nacional en su conjunto, como el producto interno bruto (PIB) y el empleo.

La crisis está generando un aumento repentino de la redistribución de aeronaves y las transferencias de matrícula transfronterizas y, a la vez, los actuales arreglos de trabajo dificultan la transmisión de información y las comunicaciones de los Estados que dependen de la ejecución manual y la entrega y/o la presentación física de los documentos. La OACI está estudiando la posibilidad de utilizar para ese fin el Registro internacional —es decir, la base de datos mundial de garantías financieras relativas a objetos aeronáuticos que gestiona Aviareto Ltd.—, establecido en virtud del Convenio de Ciudad del Cabo y del Protocolo Aeronáutico de Ciudad del Cabo para crear un marco de comunicación confiable.

3.10 Aviación general internacional

Si bien la aviación general cumple una importante función de apoyo a las comunidades durante los desastres naturales y otras emergencias, su funcionamiento también se ha visto afectado por la pandemia de COVID-19, tanto para las aeronaves más pequeñas como para las aeronaves de reacción grandes. En las diferencias relacionadas con la contingencia por la COVID-19 (CCRD) figuran medidas de

seguridad operacional con fines de alivio relacionadas con la aviación general internacional. Además, la OACI está trabajando con el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves (IAOPA) en la elaboración de módulos aplicables a la aviación general internacional, que se incorporarán a la próxima versión actualizada del documento de orientación “*El despegue*”.

3.11 Movilización de recursos

La OACI ha elaborado una estrategia específica de movilización de recursos para la crisis de la COVID-19 (en el marco de la estrategia general de movilización de recursos de la OACI), en la que se plasma la singularidad de esta crisis por su magnitud y su carácter prolongado, el alto costo de la respuesta que se le está dando y la necesidad urgente de diversificar la base de donantes para garantizar una financiación sostenida mediante la movilización de recursos humanitarios y de desarrollo, y el fortalecimiento de la colaboración de la Organización con los asociados no tradicionales, tanto públicos como privados. Esta estrategia tiene como objetivos movilizar oportunamente y mantener unos recursos de calidad, fiables y flexibles de donantes del sector público y privado con objeto de satisfacer las necesidades de la aviación civil en el contexto de la crisis de la COVID-19. Se da prioridad a la obtención de financiación hasta finales de 2021 y posteriormente, en especial para el programa CAPSCA y los iPacks para los que hay que movilizar recursos. La Estrategia de movilización de recursos de la OACI es un documento vivo, al que se puede acceder en la [Plataforma de Movilización de Recursos](#) (el enlace directo figura [aquí](#)).

En la estrategia se destaca la función esencial de la aviación en el crecimiento económico, la creación de empleo, la distribución de bienes y la prestación de servicios, y la conectividad mundial, y su importancia vital para los Estados más vulnerables, incluidos los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los países menos adelantados. Restaurar la conectividad aérea será una contribución clave para la recuperación rápida y efectiva de la economía tras la COVID-19. No existe un Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) que se refiera específicamente al transporte y la aviación sostenibles. No obstante, la aviación civil facilita el logro de 15 de los 17 ODS, lo que aporta unos resultados tangibles de gran alcance al bienestar y la resiliencia de personas de todo el mundo, incluidas las poblaciones vulnerables. Para poder financiar la respuesta de la OACI a la COVID-19 en nombre de los Estados, la OACI establecerá estructuras y enfoques encaminados a diversificar la base de donantes y aceptará donantes y modalidades de financiación no tradicionales si se le ofrece esa posibilidad. Las instituciones financieras internacionales, los bancos multilaterales de desarrollo, los bancos regionales, las comisiones económicas regionales, las fundaciones y el sector privado son algunos ejemplos de donantes no tradicionales; y entre las modalidades financieras innovadoras se cuentan los préstamos, la financiación combinada, los bonos de impacto social y los bonos de impacto en el desarrollo.

3.12 Comunicación

En el Informe del CART (véase la página 9) se afirma que “La OACI, la aviación civil y las autoridades sanitarias, en cooperación con la industria, deberían transmitir una comunicación clara y eficaz para fortalecer la confianza del público usuario de la aviación y ayudar a las personas a entender cómo pueden contribuir a un viaje seguro”.

Desde el comienzo del brote de la COVID-19, la OACI ha mantenido una asidua comunicación con los Estados, el público y todas las partes interesadas pertinentes (en particular, con entidades de las

Naciones Unidas, la industria, organizaciones regionales, incluidas RSOO, y comisiones regionales) y ha compartido información sobre varios aspectos relacionados con la pandemia, sus efectos en el sector de la aviación y las actividades de respuesta y recuperación. En la Sede de la OACI, la información se ha proporcionado a través de numerosos medios, entre los que cabe citar los siguientes:

- a) el sitio web público de la OACI, donde existe una página específica para la Plataforma de respuesta y recuperación ante la COVID-19 que contiene enlaces a sitios web relacionados con la COVID-19 de las Oficinas regionales y al sitio web del CAPSCA;
- b) comunicaciones a los Estados y boletines electrónicos;
- c) declaraciones conjuntas con la OMS u otras entidades de las Naciones Unidas;
- d) comunicados de prensa;
- e) medios sociales;
- f) organización o participación en webinarios (en particular los destinados a promover el Informe del CART y el documento de orientación “*El despegue*”, que se han organizado en todas las regiones y están disponibles en español, francés, inglés y ruso) y otras reuniones virtuales; y
- g) entrevistas con los medios de comunicación.

En paralelo, las Oficinas regionales se han estado comunicando activamente con los Estados y otras partes interesadas en sus regiones de acreditación, tanto a nivel estratégico como táctico, y también a través de diversos medios (como el sitio web público, webinarios, reuniones virtuales, medios sociales, comunicados de prensa, correspondencia y llamadas telefónicas a autoridades estatales y a otras partes interesadas).

Los principales objetivos de la comunicación han sido los siguientes:

- a) garantizar la transmisión de información pertinente, coherente, exacta y actualizada a todas las partes interesadas;
- b) prestar apoyo a la aplicación de las disposiciones de la OACI y de las recomendaciones y orientaciones del CART;
- c) propiciar el compromiso y la participación de los Estados en las actividades de reanudación/recuperación de la aviación;
- d) colaborar con las partes interesadas competentes en campañas apropiadas destinadas a reforzar la confianza del público consumidor en los viajes por vía aérea;
- e) llegar a todas las partes interesadas que puedan verse afectadas por actividades de aplicación relacionadas con las hojas de ruta regionales;
- f) evaluar las necesidades de los Estados y darles respuesta, en particular mediante la prestación de asistencia directa por parte de las Oficinas regionales; y
- g) hacer posible la recepción y el procesamiento eficaces y oportunos de las observaciones facilitadas por los Estados y otras partes interesadas.

Tanto la Sede como las Oficinas regionales mantendrán una comunicación clara, precisa, transparente y permanente con los Estados, el público en general y todas las partes interesadas a lo largo de toda la pandemia de COVID-19. Se hará un esfuerzo coordinado respecto a las actividades de comunicación a nivel mundial y regional.

4- Actividades de coordinación

4.1 Objetivos, mecanismos y herramientas

Recomendación 11 del CART- *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.*

El objetivo principal de las actividades de coordinación de la OACI es facilitar el intercambio de información y experiencias, incluidas las mejores prácticas, los desafíos y lecciones aprendidas, entre todos los sectores de la aviación. También permiten la cooperación y sinergias entre los Estados, la industria y las organizaciones y comisiones regionales, cuando es posible, y evitar la duplicación de esfuerzos. La OACI seguirá haciendo uso de mecanismos apropiados para coordinar actividades con todos los sectores pertinentes, adaptando la frecuencia, el tipo y el alcance de dichas actividades de coordinación, según sea necesario. En la Sede, los mecanismos de coordinación incluyen el CAPSCA, “reuniones técnicas” regulares con todos los sectores interesados, reuniones de plataformas cooperativas de las RSOO y equipos específicos encargados de las cuestiones relacionadas con la carga aérea, que es un componente vital de la cadena de suministro mundial. Las Oficinas regionales asumen un rol clave para la coordinación en el plano regional, subregional y bilateral y también para la coordinación interregional, cuando es necesaria. Se utilizan los mecanismos más apropiados de acuerdo con la situación y las necesidades de cada región. Las Oficinas regionales comunicarán a la Sede las experiencias adquiridas y los comentarios de los Estados sobre la aplicación de las recomendaciones y orientaciones del CART.

Las herramientas que se encuentran en el CRRIC servirán de apoyo a las actividades de coordinación, en particular con respecto al intercambio de información, la compartición de las mejores prácticas, la provisión de información actualizada y la identificación y realización de actividades de apoyo. La coordinación y el intercambio de información se complementarán con la publicación y actualización continua de información en los sitios web públicos de la OACI, que los Estados podrán utilizar para examinar y actualizar sus actividades de implementación.

4.2 Coordinación con los Estados miembros y las organizaciones y comisiones regionales

La coordinación con las organizaciones regionales (incluidas las RSOO) y las comisiones regionales tiene por objetivo garantizar que se aplique una estrategia uniforme a escala regional identificando y realizando acciones y proyectos para apoyar las iniciativas de los Estados para la reanudación, recuperación y resiliencia de la aviación. Dichos proyectos y acciones facilitarán además la medición eficaz del nivel de aplicación de las recomendaciones y orientaciones del CART en los Estados. Las Oficinas regionales, aprovechando su cercanía a los Estados, seguirán convocando reuniones regulares con los Estados, las organizaciones regionales (incluidas las RSOO) y las comisiones regionales. El apoyo de las Oficinas regionales abarca desde intercambio de información sobre las acciones realizadas, la experiencia, las mejores prácticas, las dificultades encontradas, las iniciativas implementadas y la asistencia necesaria hasta actividades de instrucción y asistencia. La OACI alentará a los Estados miembros y a las organizaciones y comisiones regionales a reforzar sus iniciativas de creación de

capacidad proporcionando expertos en los temas pertinentes y otros recursos. La plataforma de cooperación con las RSOO presta apoyo a las RSOO para la realización de análisis de riesgos, la evaluación de estrategias de mitigación para sus subregiones basándose en los puntos en común operacionales de los Estados y el intercambio de las mejores prácticas, incluidos los COSCAP.

Por medio de los mecanismos regionales de coordinación, la OACI se asegurará de que los Estados comuniquen cuándo se reanudarán las operaciones con normalidad y, cuando ya no sean necesarias las mitigaciones, actualicen según corresponda el subsistema CCRD y continúen aceptando las medidas de alivio impuestas por los demás Estados hasta que la comunidad de la aviación en su conjunto haya reanudado las operaciones normales. La fecha que se fija inicialmente como meta para que todos los Estados hayan reanudado las operaciones con normalidad es el 31 de marzo de 2021.

4.3 Coordinación con otros sectores de la industria

El Informe del CART (véase la página 12) indica que “una colaboración más estrecha y permanente entre la OACI y la industria de la aviación civil, así como las organizaciones internacionales y regionales, contribuirá al intercambio de información y una respuesta mundial armonizada que sea adecuada para todos los Estados, regiones y partes interesadas.”

Como foro mundial para la aviación civil internacional, la OACI seguirá manteniendo una estrecha coordinación con los sectores de la industria que representan tanto a las operaciones de pasajeros como de carga para asegurarse de que las autoridades de la aviación y los entes reguladores nacionales reconozcan sus necesidades y para aprovechar la experiencia de la industria, según resulte apropiado. Tanto la Sede como las Oficinas regionales se mantendrán actualizadas en cuanto a las estrategias e iniciativas de implementación de la industria y procurarán crear sinergias cuando sea posible para garantizar la aplicación eficaz y oportuna de las recomendaciones y orientaciones del CART.

4.4 Coordinación con la OMS y otras entidades de la ONU

Desde la Sede, la OACI colabora y coordina actividades con la OMS y con otras entidades de la ONU, principalmente por medio de reuniones con el Equipo de gestión de crisis, el Grupo de trabajo de las Naciones Unidas sobre viajes y comercio y el CAPSCA, así como los planes de trabajo colaborativos. Cuando resulta apropiado, se coordina con la comunidad más amplia de la ONU para que se comprenda y tenga en cuenta el contexto total de las operaciones de la aviación; p.ej., las interrupciones en la cadena de suministros y los desafíos que plantean para las operaciones de la aviación las zonas que circundan al aeropuerto, como las instalaciones de la terminal, los depósitos y las fronteras terrestres. Por medio del programa CAPSCA y de otros mecanismos existentes, las Oficinas regionales mantendrán la coordinación con las Oficinas regionales de la OMS y otros organismos de la ONU que participan en las actividades de implementación. Las Oficinas regionales seguirán prestando apoyo a sus actividades cuando sea pertinente, teniendo en cuenta el contexto regional, y asegurando su participación en las iniciativas de la OACI cuando se considere necesario.

Considerando el impacto similar que tiene la pandemia en el transporte aéreo y en el marítimo, la OACI mantendrá también la cooperación con la Organización Marítima Internacional (OMI) para uniformizar las prácticas aplicables para los respectivos modos de transporte, según sea necesario. Esa uniformización se recomienda especialmente con respecto a cuestiones como la facilitación de cambios de tripulación y los requisitos de test y cuarentenas.

5- Actividades de monitoreo y notificación

5.1 Objetivos, mecanismos y herramientas

En el Informe del CART (véase su página 12) se afirma que “la resolución de esta crisis dependerá de un seguimiento diligente y sistemático de estas recomendaciones y de las medidas en todos los ámbitos, incluido el de OACI” y que “la OACI, en colaboración con todas las partes interesadas de la aviación civil, debería seguir vigilando y evaluando la situación, e impulsar este enfoque mundial armonizado para brindar una respuesta oportuna a la evolución de la crisis y aprovechar la oportunidad para reforzar el ecosistema de la aviación”.

La disponibilidad de información oportuna y exacta sobre el estado de aplicación de las recomendaciones y orientaciones del CART constituye un elemento importante que sirve de base a los Estados en sus decisiones en el proceso de reanudación y recuperación de las operaciones de la aviación internacional en el plano bilateral, subregional o regional. También permite a la OACI evaluar la situación, identificar las dificultades encontradas por los Estados en la aplicación de las recomendaciones y las mejores prácticas que puedan compartirse, y adaptar en consecuencia sus actividades de apoyo a la implementación (por medio de orientaciones, instrucción, herramientas y asistencia de expertos) según resulte apropiado, en forma eficaz y oportuna, para satisfacer las necesidades de los Estados y de la industria de la aviación.

Como elemento esencial del CRRIC (véase el apartado 3.2), la OACI ha puesto a disposición de los Estados herramientas en línea para que puedan monitorear, documentar y notificar sus avances en la aplicación de las recomendaciones del CART, así como la medida en que sus proveedores de servicio aplican las orientaciones del documento ““El despegue””. Se adoptará un enfoque ágil para seguir desplegando herramientas y componentes a medida que estén disponibles. Las herramientas en línea disponibles actualmente incluyen:

- 1) una herramienta en línea para efectuar un análisis de brechas que permite a los Estados hacer una autoevaluación para informar acerca de su avance en la aplicación de cada una de las 11 recomendaciones del CART; y
- 2) una base de datos sobre las medidas de mitigación de riesgos (como se propone en la Recomendación 11 del CART) para que los Estados informen en qué medida sus proveedores de servicios (en este caso, los explotadores aéreos y los explotadores de aeródromos internacionales) aplican las medidas para la mitigación de riesgos propuestas en el documento de orientación ““El despegue””. Se alienta a los Estados a utilizar todos los recursos disponibles para la evaluación de sus proveedores de servicios, trabajando en colaboración, como un solo ‘equipo de la aviación’, con las organizaciones de la industria, en particular con la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), y con el programa CAPSCA y las iniciativas conexas de creación de un corredor sanitario.

Estas herramientas en línea ayudan a los Estados a proporcionar información adicional sobre, entre otras cosas, las acciones planificadas o que se tiene la intención de realizar, los desafíos y obstáculos encontrados para su realización eficaz y oportuna, la compartición de las medidas consideradas como mejores prácticas, medidas adicionales tomadas por el Estado en función de sus necesidades específicas y comentarios sobre las recomendaciones y orientaciones del CART. Esto facilitará las futuras

actualizaciones del Informe del CART y/o del documento de orientación ““El despegue””. Los datos recopilados también se utilizarán para contribuir a evaluar la eficacia de las actividades de la OACI en apoyo de la aplicación de las recomendaciones, identificar la necesidad de iPACKs adicionales y proporcionar información apropiada a los grupos responsables de la Secretaría de la OACI y al Consejo. Para que los informes se presenten en forma eficaz y uniforme, se pedirá a los Estados que designen “coordinadores/coordinadoras nacionales” que mantengan informada a la OACI sobre el seguimiento y la aplicación de las recomendaciones y orientaciones del CART. La lista de coordinadores/coordinadoras nacionales se incluirá en el CRRIC.

Para fomentar que se comparta la información y lo aprendido en el proceso, el CRRIC contiene una herramienta para el intercambio de información que permite a los Estados miembros compartir sus mejores prácticas y soluciones, así como información sobre los obstáculos encontrados en la aplicación de las diversas recomendaciones. Para una mayor armonización, se encuentra también a disposición una presentación de la OACI en la que se resume el contenido del Informe del CART y del documento de orientación ““El despegue””. Se ha creado un sitio web dedicado exclusivamente al CART de la OACI para permitir el acceso móvil al Informe del CART. También se brinda acceso a todos los iPACKs.

5.2 Tableros gráficos e informes

En el CRRIC se creó un tablero gráfico para monitorear el estado de aplicación mundial de las recomendaciones, que incluye indicadores e información conexas para evaluar en qué medida los Estados aplican las recomendaciones. Por medio de ese tablero, los Estados y otros interesados pueden monitorear la evolución de la situación y reevaluar continuamente la necesidad de medidas de seguridad operacional relacionadas con la COVID-19.

La OACI también monitorea y evalúa el impacto económico de la COVID-19 en el transporte aéreo, incluida la cadena de suministro, para tomar decisiones informadas y basadas en datos. El análisis, que se actualiza regularmente en el sitio web público de la OACI (<https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>), presenta las estimaciones del estado actual de la industria y proporciona distintos escenarios posibles de cara al futuro. Con los datos de la vigilancia dependiente automática - radiodifusión (ADS-B) y los datos estadísticos del transporte aéreo informados a la OACI, se crearon también varios tableros gráficos interactivos para evaluar la evolución del impacto de la COVID-19 en el transporte aéreo, abarcando aspectos operacionales y económicos de las líneas aéreas, aeropuertos y proveedores de ANS, el estado de utilización de las aeronaves, así como el nivel de tráfico entre pares de países (<https://www.icao.int/sustainability/Pages/COVID-19-Air-Traffic-Dashboard.aspx>). Este tablero gráfico se complementará con pronósticos de tráfico aéreo post-COVID-19 de mediano y largo plazo, que se están elaborando con expertos de los Estados y de la industria por intermedio del Grupo de trabajo multidisciplinario sobre pronósticos de tráfico a largo plazo.

6- Revisiones y actualizaciones periódicas

6.1 Recopilación y tramitación de comentarios

La OACI alentará a las partes interesadas a proporcionar comentarios periódicamente con respecto al contenido del informe del CART y al documento de orientación “El despegue”. Dichos comentarios se

recibirán en las Oficinas regionales mediante sus mecanismos de coordinación, y se recabarán directamente a través de herramientas en línea disponibles en el CRRIC. Dicha información se examinará y el resultado de dicho examen se pondrá a disposición para el beneficio de todos los Estados y las partes interesadas.

6.2 Exámenes periódicos de la Hoja de ruta para la implementación

La OACI observará la evolución de las medidas de mitigación de riesgos de los Estados y el eventual regreso a las operaciones normales. La GIR se actualizará cuando sea necesario para reflejar el panorama cambiante durante la contingencia por la COVID-19. Se convocará a reuniones periódicas entre la Sede de la OACI y las Oficinas regionales a fin de deliberar sobre la evolución de la contingencia por la COVID-19 y sobre si corresponde enmendar la GIR. La fecha fijada para la reanudación de las operaciones normales se reevaluará y enmendará continuamente conforme se considere apropiado.

6.3 Identificación y procesamiento de las enmiendas propuestas al documento de orientación ““El despegue”” y demás material de orientación

Periódicamente se revisará el documento de orientación “El despegue” a fin de determinar si es necesario incorporar enmiendas para tener en cuenta la evolución de la situación. A este respecto, las Oficinas regionales trabajarán con los Estados y las partes interesadas para determinar cuáles medidas de mitigación de riesgos contenidas en dicho documento de orientación son efectivas y cuáles se deben eliminar, ajustar o agregar según su experiencia operacional. Las Oficinas regionales también recabarán los comentarios de los Estados y los compartirán con la Sede para su consolidación. Este trabajo se seguirá realizando en estrecha colaboración con las partes interesadas. Las medidas de mitigación de riesgos serán objeto de ajustes y cambios continuos a medida que vaya evolucionando la situación, y toda enmienda técnica y procedimental, mas no de orden político, se publicará bajo la autoridad de la Secretaria General y se notificarán al Consejo. Cuando las enmiendas propuestas para el texto de orientación “El despegue” requieran modificaciones de los principios clave o recomendaciones contenidos en el CART, estas se coordinarán en el CART antes de su publicación bajo la autoridad de la Secretaria General y se notificarán al Consejo.

Conclusión

Siendo el objetivo primordial la reanudación de las operaciones de la aviación, la recuperación de manera pronta y adecuada y la construcción de un sistema de aviación más resiliente, la GIR abarca, de manera no exhaustiva, las actividades e iniciativas prioritarias de la OACI con medios esenciales que sirven de apoyo a los Estados y a la industria a fin de implantar las recomendaciones y orientaciones del CART.

Estas actividades basadas en resultados requerirán de esfuerzos orquestados por los Estados, las organizaciones internacionales y regionales, y la industria, mediante las plataformas establecidas por la OACI a niveles mundial y regional, así como foros como el CAPSCA. La comunicación, el intercambio de información, y la notificación continuos sobre el estado de implementación permitirán que la OACI identifique con precisión las dificultades y necesidades de los Estados y la industria; y por consiguiente enfrentarlos con mayor capacidad de implementación y asistencia, por ejemplo, mediante el desarrollo de más iPACK y compartiendo más mejores prácticas. La información y los comentarios recabados de los

Estados también facilitará las futuras actualizaciones del informe del CART y/o del documento de orientación “El despegue”.

Las Oficinas regionales aprovecharán su cercanía con los Estados para, entre otras cosas, actualizarlos acerca de todas las actividades, mecanismos y herramientas, y alentarlos a notificar sobre el progreso a través de la plataforma en línea y para acudir a la OACI para solicitar asistencia. Las Oficinas regionales también podrán racionalizar sus iniciativas regionales mediante la GIR, asegurando su alineación con las recomendaciones y orientaciones del CART.

Teniendo en cuenta el papel instrumental de la aviación durante la recuperación posterior a la crisis y el valor y los beneficios que aporta en la atención de las prioridades regionales y mundiales, el compromiso firme y la voluntad de los Estados con respecto a la implementación de las recomendaciones y orientaciones del CART es fundamental para hacer navegar a la aviación por el curso de la reanudación y la recuperación. A tal efecto, la OACI reafirma su más alto compromiso para brindar apoyo y ampliar sus actividades según sea necesario para abordar cuestiones y desafíos inminentes que se desprendan de la evolución de la pandemia.

Reconociendo la incertidumbre que rodea a la evolución de la crisis, la GIR el enfoque y las actividades previstas en la GIR seguirán siendo flexibles a fin de guiar su misión hacia un final exitoso, que siempre será una reanudación y recuperación de la industria en forma operacionalmente segura, protegida y sostenible y un sistema de aviación más resiliente en el futuro.

Apéndice

Correlación de las recomendaciones del CART con la Hoja de ruta para la aplicación mundial (GIR)

CART Recomendaciones	Referencias de la GIR	
	Capítulo	Sección
Medidas relacionadas con la seguridad operacional <i>(Recomendaciones 1, 2, 3)</i>	3	3.3: Seguridad operacional de la aviación 3.7: Aeródromos 3.8: Servicios de navegación aérea 3.10 : Aviación general internacional
Medidas relacionadas con la salud pública en la aviación <i>(Recomendaciones 4, 5)</i>	3	3.4: Medidas relacionadas con la salud pública
Medidas relacionadas con la seguridad de la aviación y la facilitación <i>(Recomendaciones 6, 7, 8, 9)</i>	3	3.5: Facilitación 3.6: Seguridad de la aviación
Medidas relacionadas económicas y financieras <i>(Recomendación 10)</i>	3	3.9: Aspectos económicos del transporte aéreo 3.11: Movilización de recursos
Seguimiento e intercambio de experiencias a través de la OACI <i>(Recomendación 11)</i>	4 & 5	4.1 & 4.2: Actividades de coordinación 5.1 & 5.2: Actividades de monitorización y notificación

— FIN —