**ANEXO ¨A¨**

**Presentación**

Este Anexo, está basado en un nuevo documento aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de presentación de alto nivel correspondiente a la Fase II del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) y la segunda edición de El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19, que presenta recomendaciones adicionales a las once ya emitidas en la fase I y otras orientaciones a la luz de los últimos acontecimientos de la crisis de la COVID-19.

|  |
| --- |
| Recomendación 12 |
| Los Estados deberían establecer las medidas necesarias para mitigar los riesgos asociados con las medidas de alivio reglamentario prolongadas y no deberían extender estas últimas (las CCRD tanto básicas como ampliadas) más allá del 31 de marzo de 2021, a menos que las circunstancias dicten otra cosa. También se alienta a los Estados a facilitar el acceso a las instalaciones y servicios médicos y de instrucción, incluidos los dispositivos para simulación de vuelo utilizados para que las tripulaciones de vuelo (nacionales y extranjeras) mantengan sus certificaciones, experiencia reciente y competencias. |

Mientras se realizan esfuerzos por reanudar el transporte aéreo, será necesario volver a instruir, según corresponda, a una parte importante de la tripulación de vuelo, el personal de operaciones aeroportuarias y el personal de control del tránsito aéreo que hayan permanecido sin actividad durante largos períodos.

A fin de velar por una reanudación segura, se deberá adoptar las medidas necesarias para mitigar los riesgos de seguridad operacional conexos.

Asimismo, se debe tener en cuenta que las diferencias notificadas por la desviación temporal de las normas de la OACI a través del subsistema de diferencias relacionadas con la contingencia por la COVID-19 (CCRD) y otras medidas de alivio reglamentario relacionadas con la COVID-19, que se hayan otorgado, se concibieron con carácter temporal. Las diferencias y medidas de alivio prolongadas, como las relativas a certificación y otorgamiento de licencias, podrían dar lugar a un riesgo elevado de seguridad operacional. Por lo tanto, se deberá establecer las medidas necesarias para mitigar esos riesgos y no deberán estas últimas (las CCRD tanto básicas como ampliadas) ***no deberán extenderse más allá del 31 de marzo de 2021***, ***a menos que las circunstancias dicten otra cosa***. También se deberá facilitar el acceso a las instalaciones y servicios médicos y de instrucción, incluidos los dispositivos para simulación de vuelo utilizados para que las tripulaciones de vuelo (nacionales y extranjeras) mantengan sus certificaciones, experiencia reciente y competencias.

|  |
| --- |
| **Recomendación 13** |
| Si bien las autoridades sanitarias no recomiendan de forma universal la realización de pruebas de diagnóstico como método habitual de cribado, los Estados que contemplen este tipo de pruebas en su estrategia de gestión de riesgos de la COVID-19 deberían aplicar el enfoque indicado en el Manual de orientación sobre medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico de la OACI. |

La situación epidemiológica cambia rápidamente y, por lo tanto, se deberá adoptar medidas oportunas y específicas para controlar la pandemia al tiempo que se procura la reanudación y recuperación de la aviación.

Al respecto, se está prestando una atención especial a las pruebas de diagnóstico como posible medio de aliviar las medidas de cuarentena y facilitar así la circulación internacional de personas y mercancías como parte de una estrategia de gestión de riesgos de controles múltiples.

En la primera edición de El despegue se indicó que no se recomendaban las pruebas de diagnóstico rápido de COVID-19 disponibles en aquel momento debido a las limitaciones de la tecnología de las pruebas, su eficacia de detección y las dificultades operacionales. Desde entonces, la tecnología de las pruebas de detección ha progresado rápidamente. Además, las autoridades sanitarias han mejorado sus conocimientos sobre la forma en que se transmite el virus de la COVID-19 y la manera en que el uso eficaz de ciertas pruebas de diagnóstico podría contribuir a reducir la probabilidad de transmisión. Además, se reconoció que la introducción de las pruebas de diagnóstico —en caso de realizarse adecuadamente podría reducir la necesidad de recurrir a medidas como la cuarentena, que repercuten en la demanda de transporte aéreo o restringen la circulación de las personas que llegan a un país, lo cual, según sugiere la información de que se dispone, desincentiva varias categorías importantes de viaje.

Teniendo en cuenta las recomendaciones del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA) en relación a las pruebas de diagnóstico como método habitual de cribado, se insta a la Autoridad Sanitaria del país a tener en cuenta el enfoque indicado en el **Manual de Orientación sobre Medidas de Gestión de Riesgos Transfronterizos y Pruebas de Diagnóstico – OACI (Doc 10152).**

En el referido manual se proporcionan herramientas de evaluación que pueden ser utilizadas por las autoridades sanitarias para valorar y poner en marcha las pruebas de diagnóstico y las medidas de mitigación conexas como parte de su proceso de toma de decisiones, así como orientaciones sobre la forma de evaluar las diversas estrategias de mitigación y cómo estas pueden contribuir a la gestión de los riesgos sanitarios.

Asimismo, el documento describe las medidas de gestión de riesgos que se pueden aplicar; de cómo se puede utilizar la epidemiología para el desarrollo de una estrategia de gestión de riesgos; posibles protocolos de prueba que podrían implementarse cuando exista una prevalencia diferencial y, por lo tanto, un riesgo; y una serie de ejemplos para ayudar a los Estados en su proceso de toma de decisiones.

|  |
| --- |
| ***Recomendación 14*** |
| ***Los Estados que consideren crear corredores sanitarios deberían intercambiar activamente información a fin de ponerlos en marcha de manera armonizada. Con tal fin, los Estados disponen del iPack sobre la creación de corredores sanitarios.*** |

***Corredores sanitarios.***

Un corredor sanitario se crea cuando dos o más Estados aceptan reconocer las medidas sanitarias de mitigación que cada uno de ellos ha implantado en una o más rutas entre esos Estados.

Para hacer posible el reconocimiento mutuo, se debe compartir activamente la información con los otros Estados y establecer conversaciones bilaterales o multilaterales para establecer los corredores de manera armonizada.

El concepto de corredor sanitario se desarrolló con un enfoque centrado en el riesgo, tomando en cuenta principios de gestión de la seguridad operacional. Dado que no se dispone de vacuna ni de un tratamiento definitivo, y en vista de las limitaciones de recursos y medios de diagnóstico, no es posible eliminar completamente el riesgo de contraer la COVID-19 en el transporte aéreo, pero la aplicación de estas medidas puede mitigar sensiblemente el riesgo para tripulaciones y público viajero, por lo que se deben armonizar los procedimientos para facilitar las operaciones de carga transfronterizas.

A continuación se resumen las recomendaciones emitidas por el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) en las **Fase I y II:**

**Fase I:**

**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 disminuye el riesgo de propagación de la COVID-19. Las medidas que ya no sean necesarias se deberían abandonar.

**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 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.

**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 pasajeras y pasajeros vinculadas con el incumplimiento de las medidas esenciales de salud pública y seguridad operacional en la aviación.

**Recomendación 10**

Los Estados miembros deberían plantearse medidas extraordinarias de emergencia adecuadas en aras dela 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.

**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.-

**Fase II:**

**Recomendación 12**

Los Estados deberían establecer las medidas necesarias para mitigar los riesgos asociados con las medidas de alivio reglamentario prolongadas y no deberían extender estas últimas (las CCRD tanto básicas como ampliadas) más allá del 31 de marzo de 2021, a menos que las circunstancias dicten otra cosa. También se alienta a los Estados a facilitar el acceso a las instalaciones y servicios médicos y de instrucción, incluidos los dispositivos para simulación de vuelo utilizados para que las tripulaciones de vuelo (nacionales y extranjeras) mantengan sus certificaciones, experiencia reciente y competencias.

**Recomendación 13**

Si bien las autoridades sanitarias no recomiendan de forma universal la realización de pruebas de diagnóstico como método habitual de cribado, los Estados que contemplen este tipo de pruebas en su estrategia de gestión de riesgos de la COVID-19 deberían aplicar el enfoque indicado en el Manual de orientación sobre medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico de la OACI.

**Recomendación 14**

Los Estados que consideren crear corredores sanitarios deberían intercambiar activamente información a fin de ponerlos en marcha de manera armonizada. Con tal fin, los Estados disponen del iPack sobre la creación de corredores sanitarios.

**Otras orientaciones:**

**Promover, mantener y preservar el bienestar mental en la aviación.**

La COVID-19 y las restricciones que acarrea han tenido un impacto significativo en la salud y bienestar mentales del público usuario y el personal de la aviación, que podría tener repercusiones en la seguridad operacional. Por lo tanto, para que el entorno de la aviación sea favorable y seguro desde el punto de vista psicosocial, se deberá realizar acciones entre las diversas partes interesadas para apoyar el bienestar mental del personal de la aviación y para ayudar al público viajero a hacer sus preparativos de viaje.

 Los principios y textos de orientación al respecto pueden consultarse en el **Boletín electrónico 2020/55-** **Promover, mantener y preservar el bienestar mental en la aviación.**