



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

Al responder haga referencia a:

Ref.: NT-NT-NT13-6 — **E.OSG - NACC82310**

19 de marzo de 2020

Para: Estados y Organizaciones Internacionales

Asunto: **Recomendaciones COVID-19 – Servicios de Navegación Aérea**

Tramitación

Requerida: **Tomar nota de las recomendaciones**

Señor:

El brote del nuevo coronavirus (COVID-19) presenta un escenario complejo para las Autoridades de Aviación Civil (AAC) y los Proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), a fin de promover la reducción del riesgo para la salud pública y garantizar la continuidad de las operaciones aéreas.

Considerando que la necesidad de garantizar la disponibilidad de los ANS va más allá de las fronteras propias del Estado y que el personal técnico/operativo de los ANS es de importancia estratégica para la seguridad y la continuidad del transporte aéreo, incluso cuando las operaciones aéreas han sido limitadas, nos gustaría recomendar las siguientes medidas, propuestas específicamente para dirigirse al personal clave de los ANS. Estas recomendaciones deberían considerarse como un complemento de aquellas establecidas por las autoridades sanitarias correspondientes de cada Estado, otras Normas y Métodos Recomendados (SARPS) de la OACI relacionados, y las recomendaciones formuladas tanto por la Organización Mundial de la Salud (OMS)/Organización Panamericana de la Salud (PAHO), como por la OACI.

SARPS de la OACI relacionadas con las disposiciones de contingencia ATS

El Anexo 11 – *Servicios de Tránsito Aéreo* del Convenio de Chicago requiere que las autoridades de servicios de tránsito aéreo desarrollen y promulguen planes de contingencia para implementarse en caso de interrupción, o posible interrupción, de los servicios de tránsito aéreo y servicios de apoyo relacionados en el espacio aéreo del cual son responsables. Dichos planes de contingencia deberían desarrollarse en estrecha coordinación con las autoridades de servicios de tránsito aéreo responsables de la prestación de servicios en porciones adyacentes del espacio aéreo y con los/as usuarios/as del espacio aéreo afectados.

.../2

Las diversas circunstancias que rodean las situaciones de contingencia impiden el establecimiento de procedimientos exactos detallados a seguir. El Anexo 11, Adjunto C, ofrece pautas para asistir a los Estados a proporcionar una afluencia segura y ordenada del tránsito aéreo internacional en caso de interrupciones de los servicios de tránsito aéreo y servicios de apoyo relacionados, y para preservar la disponibilidad de las principales rutas aéreas mundiales dentro del sistema de transporte aéreo en tales circunstancias.

GREPECAS Conclusión 13/68 – *PLANES DE CONTINGENCIA ATM PARA REGIONES CAR/SAM*, requiere que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales CAR/SAM desarrollen planes de contingencia de Gestión de Tránsito Aéreo (ATM) para el espacio aéreo bajo su jurisdicción, concluyan acuerdos bilaterales y/o multilaterales con Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales responsables del espacio aéreo adyacente, en coordinación con las Oficinas Regionales de la OACI, para preparar un Plan de Contingencia ATM utilizando las pautas presentadas por la OACI y enviar a la Oficina Regional de la OACI correspondiente una copia de su Plan de Contingencia ATM.

La planificación y respuesta a contingencias y situaciones de emergencia por parte de los proveedores de ATS es responsabilidad de los Estados, el cual debe tener una coordinación adecuada y el apoyo de la Oficina Regional NACC de la OACI, con el objetivo de garantizar la seguridad, minimizar el impacto en los/as usuarios/as y asegurar una pronta recuperación de las operaciones.

El tiempo es esencial en la planificación de contingencias si los riesgos para la navegación aérea han de evitarse razonablemente. La introducción oportuna de disposiciones de contingencia requiere una iniciativa y acción decisivas, lo que nuevamente presupone que los planes de contingencia, en la medida de lo posible, se hayan completado y acordado entre las partes interesadas antes de que ocurra el evento que requiera una acción de contingencia, incluida la manera y el momento de promulgar tales preparativos.

Los Estados necesitan asegurarse de que los proveedores de ATS hayan publicado y actualizado planes de contingencia que reflejen adecuadamente su contexto y consideren posibles amenazas para su sistema. En nuestro sitio web, en la siguiente liga https://www.icao.int/NACC/Pages/ES/edocs-atm_ES.aspx, puede revisar el estado de su Plan de Contingencia ATS y proceder como corresponda.

En relación con los aeródromos, un plan de emergencia de aeródromos deberá ser establecido, acorde con las operaciones de aeronaves y otras actividades conducidas en el aeródromo. El plan debe prever la coordinación de las acciones a ser tomadas en una emergencia incluyendo emergencias de salud pública como un brote grave de una enfermedad transmisible que puede afectar a una gran proporción del personal del aeródromo.

El plan también ha de coordinar la respuesta o participación de todas las agencias existentes que podrían ser de ayuda para responder ante una emergencia.

En este sentido, la OACI ha introducido el Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA), que es un programa global para mejorar la planificación de preparación y la respuesta a eventos de salud pública que afectan al sector de la aviación. La OACI ha trabajado estrechamente con los Estados, la OMS, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, el Consejo Internacional de Aeropuertos y otros socios, para desarrollar disposiciones

pertinentes en una serie de anexos del Convenio de Aviación Civil Internacional, es decir, Anexo 6 – *Operación de aeronaves*, Anexo 9 - *Facilitación*, Anexo 11 - *Servicios de tránsito aéreo*, Anexo 14 - *Aeródromos*, Anexo 18 - *Transporte sin riesgos mercancías peligrosas por vía aérea*, así como *Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) - Gestión del tránsito aéreo*. Se ha producido material de orientación para respaldar estas disposiciones.

También hay pautas para ayudar a los Estados a desarrollar un plan relacionado con la aviación para cualquier enfermedad transmisible que presente un riesgo grave para la salud pública, como un virus de la influenza con potencial de pandemia humana. Se requiere un plan de preparación para la aviación, ya que los viajes aéreos pueden aumentar la velocidad a la que se propaga una enfermedad, disminuyendo así el tiempo disponible para preparar las intervenciones.

Le recomendamos que visite la siguiente página web para obtener más información:
<http://www.capsca.org/CAPSCARefs.html>

Medidas de protección básicas

El brote de COVID-19 ha sido declarado una pandemia por la Organización Mundial de la Salud, lo que nos pone a todos en riesgo de contagio de este virus dañino. El personal de los servicios de navegación aérea no está exento de esta amenaza, tanto por sus actividades cotidianas como por las relacionadas con su trabajo.

Manténganse al tanto de la información más reciente sobre el brote de COVID-19, disponible en el sitio web de la OMS y a través de su autoridad de salud pública nacional y local. La mayoría de las personas infectadas experimentan una enfermedad leve y se recuperan, pero puede ser más grave para otras. Cuide su salud y proteja a los demás haciendo lo siguiente:

Lave sus manos frecuentemente

Limpie sus manos frecuentemente y a fondo con un desinfectante para manos a base de alcohol o lávelas con agua y jabón.

¿Por qué? Lavarse las manos con agua y jabón o usar un desinfectante para manos a base de alcohol mata los virus que pueden estar en sus manos.

Mantener el distanciamiento social

Mantenga al menos 1 metro (3 pies) de distancia entre usted y cualquier persona que esté tosiendo o estornudando.

¿Por qué? Cuando alguien tose o estornuda, rocían pequeñas gotas de líquido de su nariz o boca que pueden contener virus. Si está demasiado cerca, puede respirar las gotas, incluido el virus COVID-19, si la persona que tose tiene la enfermedad.

Evite tocarse los ojos, la nariz y la boca

¿Por qué? Las manos tocan muchas superficies y pueden recolectar virus. Una vez contaminadas, las manos pueden transferir el virus a los ojos, la nariz o la boca. A partir de ahí, el virus puede ingresar a su cuerpo y enfermarlo.

Practica la higiene respiratoria

Asegúrese de que usted y las personas que lo rodean sigan una buena higiene respiratoria. Esto significa cubrirse la boca y la nariz con el codo o pañuelo doblado cuando tosa o estornude. Luego deseche el pañuelo usado inmediatamente.

¿Por qué? Las gotas propagan el virus. Al seguir una buena higiene respiratoria protege a las personas que lo rodean de virus como el resfriado, la gripe y COVID-19.

Si tiene fiebre, tos y dificultad para respirar, busque atención médica temprana

Quédese en casa si no se siente bien. Si tiene fiebre, tos y dificultad para respirar, busque atención médica y llame con anticipación. Siga las instrucciones de su autoridad de salud local.

¿Por qué? Las autoridades nacionales y locales tendrán la información más actualizada sobre la situación en su área. Llamar con anticipación permitirá que su proveedor/a de atención médica lo/a dirija rápidamente al centro de salud adecuado. Esto también lo/a protegerá y ayudará a prevenir la propagación de virus y otras infecciones.

Manténgase informado y siga los consejos de su proveedor de atención médica

Manténgase informado/a sobre los últimos desarrollos sobre COVID-19. Siga los consejos dados por su proveedor de atención médica, su autoridad de salud pública local y nacional o su empleador sobre cómo protegerse y proteger a otros del COVID-19.

¿Por qué? Las autoridades nacionales y locales tendrán la información más actualizada sobre si COVID-19 se está extendiendo en su área. Están mejor preparados/as para asesorar sobre lo que deberían hacer las personas en su área para protegerse.

Medidas adicionales para instalaciones de los ANS

1. Asegurar que los procedimientos básicos de gestión de riesgos se implementen y se discutan adecuadamente, teniendo en cuenta los requisitos básicos del personal para apoyar los ANS. La gestión del riesgo debería incluir las medidas reactivas en caso de que se detecte o se sospeche que cualquier miembro del personal está infectado/a.
2. Concienciar al personal técnico de los ANS sobre la prevención de la propagación del virus, tanto en el lugar de trabajo como en su vida diaria.
3. Establecer e implementar procedimientos preventivos en los lugares de trabajo (ATS, AIS, CNS, MET, SAR), tales como el uso de geles de alcohol, toallas de limpieza desechables, evitar el contacto personal y cualquier otra medida recomendada.
4. Establezca e implemente procedimientos mejorados de limpieza y desinfección para todas las instalaciones y servicios de navegación aérea, incluyendo manijas de puertas, pasamanos, superficies (por ejemplo, escritorios y mesas) y objetos (por ejemplo, teléfonos, teclados).
5. Establecer e implementar procedimientos mejorados de limpieza y desinfección para equipos de comunicación (auriculares o micrófonos), así como equipos y consolas.
6. Proporcionar orientación adicional al personal de los ANS que necesita trabajar a corta distancia entre sí (coordinación, controladores/as de planificación activa, técnicos/as de mantenimiento, explotadores de aeropuertos, etc.).
7. Considere limitar el acceso a áreas relacionadas con la prestación de servicios de navegación aérea, especialmente para aquellas dependencias que comparten sus instalaciones con otros departamentos de ANS y AAC.
8. Considere limitar el acceso de los/as visitantes a las instalaciones y proporcione información sobre las acciones tomadas para apoyar al personal o los/as contratistas que deben acceder a las instalaciones.

9. Considere orientación y procedimientos especiales para el personal técnico de los ANS que brinda servicios directos a la comunidad de aviación (por ejemplo, personal de Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo (ARO), Servicio de información de vuelo (FIS), Meteorología (MET)). Es esencial considerar al personal que puede estar más expuesto al contagio o transmitir COVID-19 por su interacción con tripulaciones, despachadores/as de vuelo y otro personal de los ANS. Las medidas apropiadas en estas dependencias son esenciales para reducir el riesgo de contagio. El uso de medios electrónicos para la prestación de estos servicios reduciría la necesidad de contacto personal directo.
10. Implementación de controles de monitoreo de salud (temperatura o similar), siguiendo las pautas de la OMS y las autoridades nacionales de salud pública, con el apoyo del personal médico apropiado.
11. Considere la implementación de turnos o arreglos de horarios tales como "equipos de trabajo permanentes o grupos cerrados" que reducen la rotación entre el personal, para reducir la exposición.
12. Considere tomar medidas para asegurar el ajuste psicosocial y el bienestar del personal. Los factores que afectan el ajuste psicosocial incluyen: falta de información, rumores o conceptos erróneos, aumento del estrés (particularmente la privación del sueño), procedimientos de control de infecciones que limitan severamente el contacto personal o dificultan la comunicación, etc. Las mitigaciones incluyen comunicaciones claras, honestas y frecuentes, orientación clara y fuertes redes sociales de apoyo.
13. Informe regularmente a todo el personal y a los/las visitantes sobre las medidas tomadas.
14. Comparta las mejores prácticas y lecciones aprendidas con otros ANSP, Estados y la OACI.

Si requiere mayor información sobre estas recomendaciones, por favor comuníquese con el Sr. Eddian Méndez, Especialista Regional de Gestión de Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento (emendez@icao.int).

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

A digital signature in blue ink, appearing as a stylized cursive 'M' and 'C', is overlaid on a circular blue stamp. The stamp contains the text 'Firma Digital' on the left and 'Digital Signature' on the right, with a central emblem.

Melvin Cintron
for
Director Regional
Oficina Regional para Norteamérica,
Centroamérica y Caribe (NACC)

Lista de distribución:

Para: Álvaro Vargas, Costa Rica
Armando Luis Daniel López, Cuba
Jorge Alberto Puquirre Torres, El Salvador
Francis Arturo Argueta Aguirre, Guatemala
Wilfredo Lobo Reyes, Honduras
Rodrigo Vásquez Colmenares, México
Carlos Danilo Salazar Sánchez, Nicaragua
Alejandro Herrera Rodríguez, República Dominicana
Rafael Echevarne, ACI/LAC
Luis Felipe de Oliveira, ALTA
Javier A. Vanegas, CANSO
Jaime Binder, CLAC
Juan Carlos Trabanino Aguirre, COCESNA
José Antonio Ruiz, IATA
Mike Geer, IFALPA CAR/NAM
Francisco Gómez, IFALPA CAR/West
Chris Witt, IFALPA CAR/EAST
John Carr, IFATCA Americas

avargas@dgac.go.cr; gcortes@dgac.go.cr; fzeledon@dgac.go.cr;
karel.picallo@iacc.avianet.cu; dta@iacc.avianet.cu; vp@iacc.avianet.cu;
JPuquirre@aac.gob.sv; navegacion-aerea@aac.gob.sv;
francis.argueta@dgac.gob.gt; maria.ruiz@dgac.gob.gt
wlobo@ahac.gob.hn; pvelasquez@ahac.gob.hn;
rodrigo.vasquez@sct.gob.mx; dcastell@sct.gob.mx;
eoaci@inac.gob.ni; dg@inac.gob.ni;
srosa@idac.gov.do; bleon@idac.gov.do; ana.mejia@idac.gov.do;
rechevarne@aci-lac.aero; asistente@aci-lac.aero; aci-lac@aci-lac.aero;
info@aci-lac.aero;
loliveira@alta.aero; vcorrieri@alta.aero;
javier.vanegas@canso.org; lamcar@canso.org;
clacsec@icao.int;
presidencia@cocesna.org; ana.ponce@cocesna.org;
ruizjo@iata.org; marquez@iata.org;
mikegeer@ifalpa.org;
francisco.gomez@aspa.org.mx;
chriswitt18@gmail.com;
evpama@ifatca.org; office@ifatca.org;

cc: NACC Webmaster
webmasternacc@icao.int;