



ICAO | UNITING AVIATION

P/01 Actualizaciones sobre las recomendaciones del CART y CRRIC y el documento de orientación *El Despegue* (TOGD) de la OACI

Reunión Virtual OACI para Directores Generales de las Autoridades de Aviación Civil (AAC) sobre recuperación de la aviación en los Estados de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)

15 de diciembre de 2020

Ricardo G. Delgado
Especialista Regional en Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL)





- ✈ Recomendaciones de la Fase II del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART)
- ✈ Nuevos requerimientos del CRRIC: “Centro de Respuestas e Implementación de la Recuperación de COVID-19 ”
- ✈ Estado de implementación del CRRIC de los Estados miembros



ICAO | UNITING AVIATION

Nuevas recomendaciones del CART

- ✈ Tres recomendaciones nuevas del CART que complementan las once recomendaciones precisas del Informe CART I publicado en junio de 2020:
 - ✈ medidas relacionadas con la seguridad operacional de la aviación,
 - ✈ pruebas de diagnóstico y medidas de gestión de riesgos transfronterizas, y
 - ✈ la formación de Corredores públicos sanitarios (PHC), que complementan las once recomendaciones del informe CART I publicado en junio de 2020





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 [tanto las diferencias relacionadas con la contingencia por la COVID-19 (CCRD) básicas como las 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*.





- ✈ Los Estados que consideren crear Corredores de salud pública (PHC) deberían intercambiar activamente información a fin de ponerlos en marcha de manera armonizada. Con ese fin, los Estados disponen de un paquete de asistencia para la implementación (iPack) sobre la creación de PHC.



| ICAO

UNITING AVIATION

Centro de Respuestas e Implementación de la Recuperación de COVID-19

- ✈ Una herramienta de análisis de brecha que permite a los Estados miembros autoevaluar su estado con respecto a las medidas contenidas en el informe CART y definir planes de acción. Actualizar la información del Estado sobre CART I y CART II: **14 recomendaciones.**
- ✈ Desde el 25 de noviembre de 2020: 3 recomendaciones nuevas fueron añadidas a continuación de la publicación de la Fase II del CART. Los Estados están invitados a notificar el nivel de implementación de esas nuevas 3 recomendaciones a más tardar el 8 de enero de 2021



ICAO | UNITING AVIATION

Centro de Respuestas e Implementación de la Recuperación de COVID-19

- ✈ Los Estados han actualizado su información sobre las Medidas de mitigación de riesgo sanitario en el CRRIC:
 - ✈ Fase II del CART : La enmienda del documento de orientación El Despegue a continuación de la Fase II del CART introdujo algunos cambios menores en la lista de medidas:
 - ✈ La medida sobre pruebas de diagnóstico bajo la sección General fue eliminada debido a la nueva evidencia disponible sobre este tipo de pruebas.
 - ✈ 3 medidas adicionales fueron añadidas bajo la sección General
 - ✈ Se creó un nuevo elemento sobre el módulo de Desechos peligrosos dentro de la aeronave, añadiendo 5 medidas nuevas.

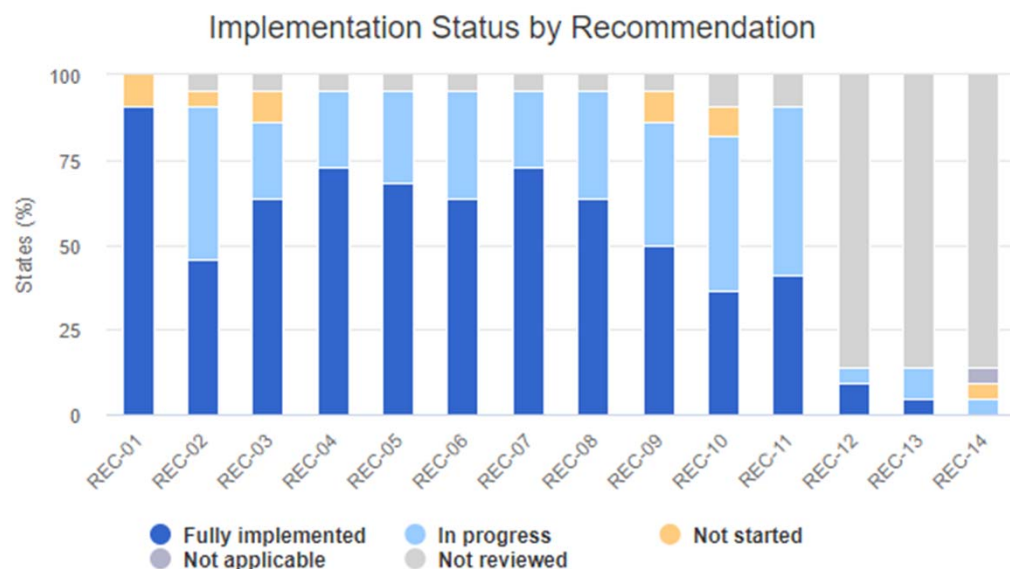


Centro de Respuestas e Implementación de la Recuperación de COVID-19

- ✈ Niveles de riesgo de los Estados: En la Fase II del CART, la OACI publicó el *Manual de orientación sobre medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico*.
- ✈ El Capítulo 4 del manual introduce un modelo de evaluación del riesgo y determinación de medidas de mitigación a través de un proceso de cuatro pasos.
- ✈ El riesgo de translocación de la COVID-19 de un Estado a otro puede ser determinado al observar tres condiciones dentro de los Estados:
 1. Predominio: casos nuevos por cada 100,000 personas en 7 días
 2. Tasa de pruebas positivas: nuevos casos (pruebas positivas) en 7 días por número de pruebas
 3. Tasa de pruebas: pruebas de 7 días por cada 100,000 personas



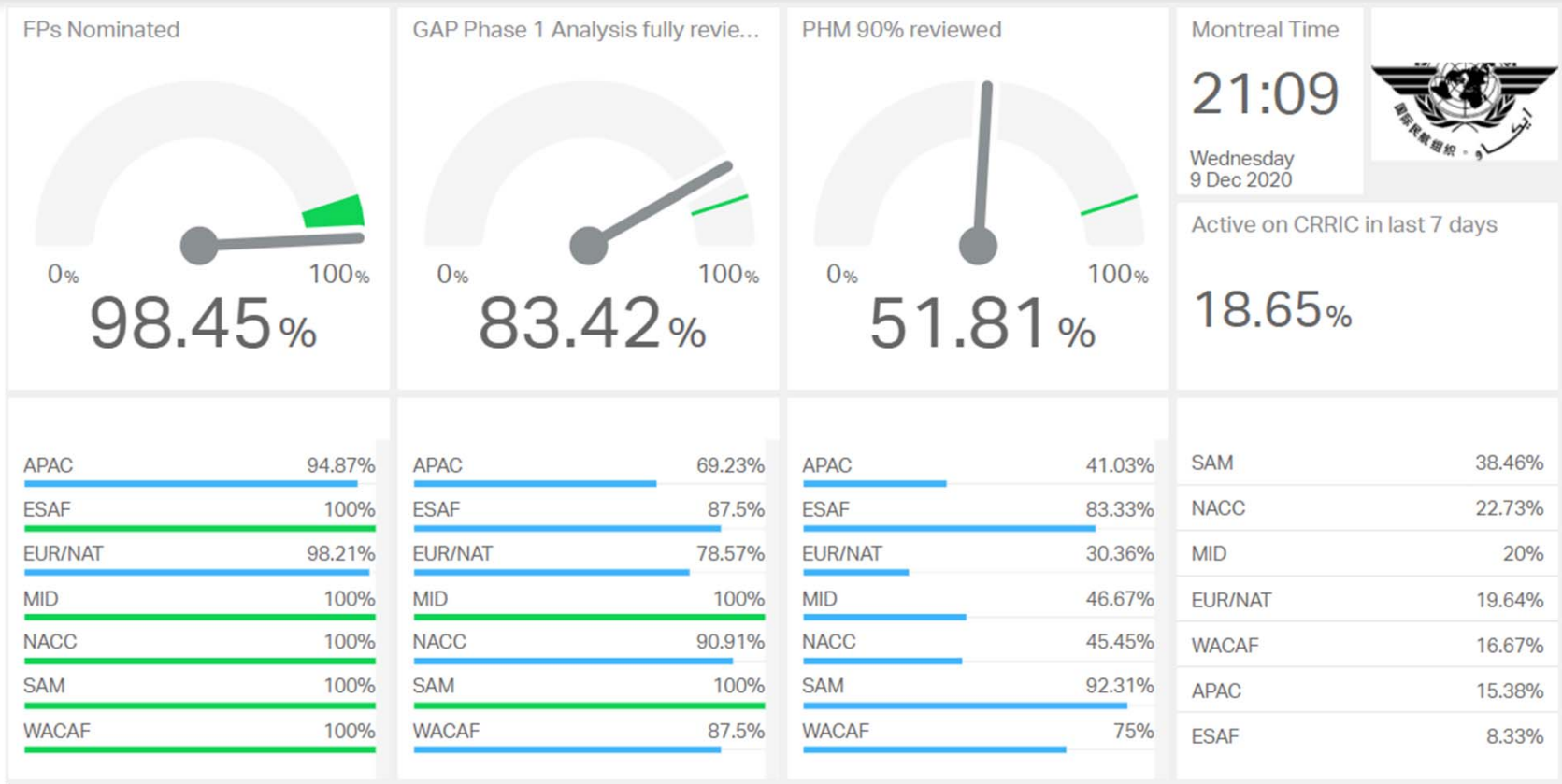
Estado de la información del CRRIC de los Estados miembros



Es necesario que los Estados estén motivados a actualizar la información sobre las recomendaciones 12, 13 y 14 a más tardar el **8 de enero de 2021**.



Actividades CRRIC



APAC	94.87%
ESAF	100%
EUR/NAT	98.21%
MID	100%
NACC	100%
SAM	100%
WACAF	100%

APAC	69.23%
ESAF	87.5%
EUR/NAT	78.57%
MID	100%
NACC	90.91%
SAM	100%
WACAF	87.5%

APAC	41.03%
ESAF	83.33%
EUR/NAT	30.36%
MID	46.67%
NACC	45.45%
SAM	92.31%
WACAF	75%



Estado de las CCRD y de las recomendaciones del CART

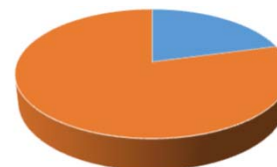
1. Regiones NAM/CAR en número de diferencias/paliación:

- 25 autoridades, 28 Estados y Territorios,
- 4 de ellos sin diferencias publicadas desde el inicio de la pandemia relacionadas con COVID-19; uno de ellos resolvió las diferencias para reiniciar operaciones normales desde agosto.
- 18 autoridades con un total de 100 diferencias relacionadas con COVID-19 (43% de ellas ya vencidas)
- 1 autoridad con 9 diferencias válidas hasta el 31 de diciembre de 2020.
- Progreso lento para resolver diferencias en el tiempo restante (31 de marzo de 2021)

2. Retos de las recomendaciones CART :

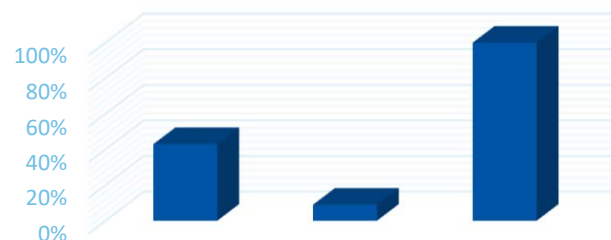
- Falta de conocimientos de gestión de riesgos de seguridad (instrucción adecuada) dentro de las autoridades para gestionar el regreso a las actividades normales
- Falta de recursos debido al distanciamiento social requerido en algunos Estados y dificultades relacionadas con las capacidades y el hardware.
- Dificultades económicas como resultado de la pandemia.

AUTHORITIES VRS COVID RELATED DIFFERENCES



- AUTHORITIES WITH NO DIFFERENCES
- AUTHORITIES WITH DIFFERENCES

COVID-19 RELATED DIFFERENCES



DIFERENCIAS A BUEN TIPO DE SER VALIDAS Y DIFERENCIAS EXPIRADAS



ICAO

UNITING AVIATION

CRRIC: Etapas y niveles de implementación

✈ Medidas menos adoptadas en Estado NACC

28.57%

Baggage delivery services

The use of baggage delivery services, where the passenger's baggage can be delivered directly to their hotel or home, should be encouraged.

28.57%

Advanced technology

Self-sanitizing technology may also be considered for integration within kiosks with touch screens, to allow for the disinfection of the screens between each use. Whenever possible, airport and other stakeholders should use contactless processes and technology, including contactless biometrics such as facial or iris recognition. Such digital identification processes can be applied to self-service bag drops, various queue accesses, boarding gates and retail and duty-free outlets. This will eliminate or greatly reduce the need for contact with travel documents between staff and passengers. It may also accelerate various processes, resulting in enhanced health protection, reduced queuing and other process efficiencies.

14.29%

Transfer

Develop "one-stop" health screening arrangements using existing one-stop security arrangement as a model. In this model, passengers and property are not rescreened at transfer locations based on mutual recognition of security measures between the States in the travel itinerary. A similar arrangement for health screening procedures may prevent new queuing points at passenger transfer locations. Where transfer security screening is needed, it should follow appropriate sanitary requirements as previously described in the departure process.

0%

Promoting, maintaining and supporting mental well-being

COVID-19 and its associated restrictions has had a significant impact on the mental health and well-being of both passengers and aviation workers, which could impact operational safety. To provide for a psycho-socially safe and supportive aviation environment, multi-sector multi-stakeholder collaboration is necessary to support mental well-being of aviation workers, and to assist passengers in their preparations for travel. Principles and guidance material to support mental well-being may be found on the Promoting, Maintaining and Supporting Mental Well-Being in Aviation during the COVID-19 Pandemic Electronic Bulletin (EB 2020/55).

0%

Single use plastic

States should consider relieving the ban on single use plastics to permit their use by airports and civil aviation authorities for medical, hygiene and safety purposes during the pandemic.



- ✈ Se exhorta a los Estados a actualizar continuamente su estado de implementación de las recomendaciones CART y a actualizar conforme a los cambios que realice el Estado en sus procedimientos.
- ✈ Es necesario que los Estados trabajen en la implementación de las recomendaciones 12, 13 y 14 de la Fase II del CART y que integren esta información en el CRRIC a más tardar el 8 de enero de 2021
- ✈ Es necesario que los Estados analicen el porqué de las medidas con menos porcentaje de implementación en la región, así como trabajar en su implementación.



ICAO | UNITING AVIATION

