

Respuesta frente al COVID-19:

Resumen de la posición de industria frente a las medidas / estándares necesarios para el reinicio de la Industria Aérea.

Objetivo

El objetivo general del proyecto de reinicio de la industria aérea es permitir que las aerolíneas reanuden sus operaciones reduciendo el riesgo de que la aviación sea una fuente de transmisión de COVID-19. Esto permitirá que los pasajeros viajen con la confianza necesaria, creando las condiciones necesarias para que la aviación esté disponible para ser un motor de la recuperación económica.

Dada la naturaleza sin precedentes de la crisis de COVID-19, es muy probable que algunas medidas de mitigación de riesgos, específicamente aquellas relacionadas al virus, deban ser implementadas en el futuro para facilitar la recuperación de la conectividad aérea. Sin embargo, como gran parte de la ciencia relacionada con COVID-19 aún no está clara (por ejemplo, las medidas de detección e inmunidad más efectivas), no es posible tomar posiciones específicas de industria sobre posibles medidas. Por lo tanto, este documento contiene lo siguiente:

- Un resumen de los principios generales que guían nuestra posición de industria para el desarrollo e implementación de las medidas de mitigación de riesgo. A medida que se apliquen estas medidas y surjan nuevas evidencias médicas, será posible especificar nuestra posición de industria.
- Un resumen específico con las posiciones de industria relacionadas con el pilar "Capacidad de Sistema" que se encuentra dentro del Plan de Reinicio de la Industria Aérea de IATA. Como estas posiciones no dependen de la naturaleza científica detrás de COVID-19, esto nos permite desde ya tomar posiciones más específicas.
- Un resumen de algunos supuestos para estudiar la manera en que podrían realizarse los procesos relacionados con pasajeros una vez se reinicie la operación aérea (reconociendo que algunos de estos procesos requerirán de soporte científico adicional para ser sustentados).

Principios de nuestra posición

1. Las medidas deben de estar respaldadas por evidencia científica una evaluación sólida del riesgo.
 - El diseño de cualquier medida debe de estar enfocado en dar resultados (mitigación de riesgo) mas que a una solución.
 - Por ejemplo, el distanciamiento social no debe considerarse como un medio en sí mismo.
 - La evidencia sugiere que el riesgo de transmisión a bordo de una aeronave es cercano a cero, por lo tanto, el distanciamiento físico (por ejemplo, bloquear el uso de los asientos centrales) es desproporcionado.
 - Frente a otros aspectos de la experiencia de viaje se deben considerar medidas de seguridad alternativas y acciones que conduzcan a niveles equivalentes de protección.
2. Si se requieren procedimientos de control, deben ser implementados al inicio de los procesos relacionados con el pasajero
 - Es preferible que los pasajeros ya lleguen a los aeropuertos "listos para volar"
 - Reduciendo el tiempo de espera en los aeropuertos, y
 - Aprovechando los principios de "viajero de confianza" donde el fundamento científico permita diferenciar el procedimiento de control en ciertos grupos de pasajeros (por ejemplo, aquellos considerados inmunes).
 - Para vuelos internacionales, es preferible que el proceso de admisibilidad se determine desde el punto de partida
 - Lo que implica un ambiente estéril en la cabina, evitando el distanciamiento social a bordo, y

- Requiriendo el reconocimiento mutuo de estándares por parte de los gobiernos en ambos extremos del viaje.

3. La coordinación y el reconocimiento mutuo entre Estados son fundamentales para restaurar la conectividad aérea

- Los Estados deberían adoptar un enfoque estandarizado para mitigar los riesgos asociados al COVID-19;
 - Las medidas y restricciones adoptadas sin coordinación durante el "cierre" generaron complejidades para las aerolíneas y confusión entre los pasajeros. De repetirse el mismo proceso, implicaría un retraso significativo en el reinicio y recuperación del servicio aéreo.
 - Las medidas no coordinadas aumentarían innecesariamente los costos operativos para las aerolíneas, los aeropuertos y otros socios dentro de la cadena de suministro.
 - Las medidas unilaterales que difieren por país causarían confusión y afectarían la confianza de los pasajeros.
- El reconocimiento mutuo entre los Estados será esencial para apoyar el reinicio de las operaciones aéreas internacionales.
 - La aviación es una industria global que se basa en la aceptación e implementación de procesos reconocidos globalmente.

4. Las medidas deben de implementarse sólo durante el tiempo en que sean necesarias

- Es esencial tener una estrategia de salida clara que abarque todos los procesos temporales relacionados a las operaciones hasta tanto se restablezca la "normalidad"
 - Las medidas deben ser revisadas constantemente;
 - Se deben incluir criterios para permitir ajustar las medidas implementadas y su eventual eliminación
 - Establecer protocolos para reemplazar las medidas existentes, con base en soluciones costo eficientes /menos disruptivas.
 - Se debe evitar la creación de medidas de seguridad temporales que luego se convierten en permanentes como lo sucedido después del 9/11 (atentado del 11 de septiembre)
- El COVID-19 representa una oportunidad para mejorar los procesos, desafiando supuestos, evaluando estándares, regulaciones y requisitos que pueden haber perdido su relevancia y propósito.

5. Una cooperación efectiva será clave para un reinicio exitoso

- La adhesión exitosa a los parámetros anteriormente mencionados requerirá de una colaboración efectiva y oportuna entre todas las partes interesadas:
 - Los gobiernos deben consultar a la industria sobre su experiencia operacional para garantizar una implementación efectiva que permita maximizar la mitigación de riesgos y una interrupción mínima de los servicios;
 - Los gobiernos deben reconocer mutuamente las medidas implementadas
 - Algunos países, requerirán la colaboración efectiva entre entidades gubernamentales (transporte, salud, aduanas / inmigración, seguridad)

6. Se deben respetar los roles y responsabilidades existentes en la implementación de las medidas implementadas para enfrentar el COVID-19

- Cada parte interesada en la aviación desempeña un rol fundamental para mitigar los efectos del COVID-19
 - No se debe exigir que el personal de las aerolíneas realice pruebas de COVID-19 / entrevistas de salud, ni que tome información de los pasajeros que no obedece a los estándares establecidos.

Capacidad del Sistema: Posiciones específicas de la industria

Franjas horarias (Slots):

- Nuestra posición inicial es que es necesaria la extensión de los períodos actuales para los que se han logrado las exenciones de franjas horarias (waivers), con el fin de brindar a las aerolíneas una oportunidad de reconstruir un horario sin dañar sus portafolios de slots. Realizaremos un análisis de las realidades económicas y operativas relacionadas con esta hipótesis y, si se demuestra que es adecuado, abogaremos firmemente para que se conceda una la extensión de la exención para facilitar un reinicio ordenado de las operaciones.
- Nuestra posición es que, en estos tiempos de incertidumbre, las Directrices Mundiales sobre Franjas Horarias Aeroportuarias (Worldwide Airport Slots Guidance- WASG) ofrecen un sistema permite que exista cierta certeza en la forma en que los slots son asignados. Por lo tanto, abogaremos por que los reguladores respeten el WASG, mientras que se flexibilizan las restricciones de viaje. Esto incluye mantener el Calendario reconocido como la guía de la industria para el proceso de planificación de horarios de invierno y verano.
- Nuestra posición es que, dentro del proceso de reinicio, las franjas horarias disponibles se distribuyan mediante un proceso justo y transparente alineado con los principios y políticas de las WASG, sin permitir distorsiones regionales o cambios en las funciones individuales del aeropuerto en la reasignación de los slots. Esta es otra de nuestras posiciones de industria por la que abogaremos.

Licencias:

- Durante esta crisis, necesitamos el apoyo de los Estados (Autoridades de Aviación Civil) para que se flexibilice la aplicación de las reglas respecto a licencias, certificaciones y calificaciones para todo el personal que requiera una licencia. Esto requiere una aproximación basada en el riesgo hasta el reinicio de las operaciones, momento en el que se debe iniciar un cambio gradual hacia la supervisión reglamentaria adecuada de este tipo de licencias. Frente a esto, la OACI desempeña un rol fundamental, garantizando que los Estados apliquen una metodología coherente hacia la mencionada flexibilización, haciendo que sea visible para todos los Estados y se acepten otras diferencias frente a los SARP's de la OACI implementadas por otros Estados.
- Las medidas implementadas por los Estados respecto a la incertidumbre sobre el uso del espacio aéreo, la protección sanitaria, las políticas y medidas aduaneras y de cuarentena debe armonizarse de manera que las aerolíneas dispongan de información actualizada. En este sentido, debe haber un acuerdo internacional sobre qué equipo de protección deben usar los pasajeros y la tripulación, cómo actuar frente a un miembro de la tripulación cuyo análisis resulte positivo en otro país, así como un enfoque internacional que estandarice las normas de prueba de virus. Estos estándares deben ser adecuadas para todos los Estados y tener un período de validez, por ejemplo, de 24 horas para los miembros de la tripulación. Esto podría permitir que tripulaciones extranjeras o incluso pasajeros viajen desde su país de origen a través del aeropuerto sin pruebas adicionales.

Certificaciones

- Durante esta crisis, se requieren medidas que permitan la flexibilización de la aplicación de normas, debido a la necesidad de contener la propagación del COVID-19. Para esto serán necesarias medidas de alivio por parte de las Autoridades Reguladoras y de Certificación de la industria. Por ejemplo, para que se permita adaptar las aeronaves destinadas al transporte de pasajeros para vuelos de carga únicamente, se requiere que los programas de requisitos de mantenimiento y auditoría sean adaptados y basados en el riesgo, con el fin de que se determinen horarios de inspección adecuados.
- La transición hacia la normalidad de las operaciones será aún más difícil ya que las aeronaves no están en lugares de fácil acceso, estacionadas en múltiples aeropuertos y no necesariamente en el orden en el que se pondrán de vuelta en funcionamiento. Esto requerirá la coordinación entre las diferentes partes interesadas: operadores, aeropuertos, empresas de mantenimiento y agencias de servicio en tierra, para garantizar que las aeronaves estén en condiciones de operar cuando sea necesario.
- Las inspecciones de auditoría y las aprobaciones tomarán un tiempo considerable en volver a los regímenes normales de supervisión. La OACI, los Estados y IATA deben demostrar liderazgo

conviniendo un enfoque coherente y basado en el riesgo para garantizar que se cumplan los requisitos de auditoría, por ejemplo, aprobaciones de auditorías que son contingentes a lo planeado in situ.

Cadena de suministro.

- A través de una estrecha colaboración con ACI, los aeropuertos y las aerolíneas garantizarán que la capacidad de los aeropuertos se encuentre disponible para cumplir con los requisitos de operación, especialmente con respecto a:
 - Disponibilidad oportuna de infraestructura aeroportuaria
 - Revisión de las operaciones del aeropuerto. Por ejemplo, tiempos de respuesta para la planificación de la red de la aerolínea
- Para que las aerolíneas puedan planificar sus vuelos, será crítica la difusión oportuna de la información relacionada con los cambios en la capacidad del aeropuerto.
 - A través de la colaboración entre CANSO, ICAO, ANSP y aerolíneas se podrá garantizar que la capacidad del espacio aéreo y las operaciones de manejo de tráfico aéreo sean eficientes / seguras, especialmente con respecto a:
 - Permisos de vuelo, dado que al reinicio de las operaciones las aerolíneas podrían no cumplir con sus horarios publicados de verano / invierno
 - Difusión oportuna de información aeronáutica.
 - Limitaciones de capacidad y acuerdo mutuo sobre cómo abordarlas. Por ejemplo, disponibilidad de personal (Controladores Aéreos, técnicos, etc.) y que se garantice una infraestructura funcional de ATM como ayudas para la navegación (NAVAIDs por sus siglas en inglés)
- Mediante la colaboración con los prestadores de servicios en tierra (GSPs), aeropuertos y líneas aéreas y con el fin de apoyar tanto los vuelos de pasajeros como de carga, es necesario garantizar la seguridad de los procedimientos de asistencia en tierra y la disponibilidad de equipos y licencias / personal autorizado de asistencia en tierra.
- Trabajar con GSPs y aeropuertos para garantizar la disponibilidad de combustible de aeronaves en los aeropuertos a medida que el tráfico aéreo comienza a aumentar.

Experiencia de viaje: Posiciones iniciales de la industria

Nuestras consideraciones iniciales frente a los temas relacionados con aspectos médicos que se prevén en el procesamiento de pasajeros son:

- Se debería diseñar una declaración médica y un proceso de búsqueda de contratos que podrían agregarse en una plataforma gubernamental antes de la salida del vuelo. Ya existen ejemplos de esto, y deben ser armonizados e interoperables, administrados entre el pasajero y las agencias gubernamentales que requieren esta información. En este sentido, los pasajeros deberán responder a un conjunto de preguntas previamente establecido. Esto también podría ser parte del proceso de admisión / entrada en otros países.
- Estado de salud. Establecer un proceso de detección de síntomas que permita a los pasajeros y a la tripulación declarar y dar respuesta a preguntas específicas relacionadas con la salud. Esto podría implementarse al momento del chequeo inicial con la aerolínea y si es necesario, repetirse durante cualquier otro momento del procesamiento del pasajero, por ejemplo, durante el chequeo de seguridad o el proceso de abordaje.
- Detección de temperatura. Este también ha sido considerado como un requerimiento potencial durante la etapa de reinicio de las operaciones aéreas. Por lo tanto, apoyamos la implementación de esta medida como parte del procesamiento de pasajeros, pero debe asegurarse que este proceso sea eficiente y

que se implemente ya sea a la entrada del edificio de la terminal o antes de pasar los controles de seguridad, y en el punto de destino, en inmigración o en el área de reclamo de equipaje.

- Prueba de COVID-19. La industria apoya el uso de pruebas de COVID-19. Sin embargo, todavía hay varias preguntas que deben ser resueltas con respecto a su eficacia, confiabilidad y tiempo de respuesta, pues los resultados deberán ser producidos en minutos. Aunque consideramos que a estas pruebas aún les falta tiempo para poder ser introducidas para uso masivo y poder ser utilizadas en la operación, esto no debe ser una limitante para que se reinicie la industria aérea cuando ya se hayan puesto en práctica las otras medidas descritas en este documento.
- Pasaportes de inmunidad. Si bien todavía existe mucho por entender con respecto a la inmunidad al virus, creemos que, si los gobiernos eligen por implementar este proceso, es esencial que exista un estándar global reconocido, que sea confiable, implementado de manera electrónica y aceptado por todas las naciones.
- Uso de PPE (equipo de protección personal, como guantes y máscaras, etc.). IATA apoya el uso inicial de PPE y ya ha creado una guía para las tripulaciones, aunque se requiere de criterios para implementar frente a los pasajeros y el personal del aeropuerto y alternativas a las máscaras quirúrgicas desechables. No obstante, creemos que este elemento hará parte de la etapa de reinicio y ello requiere que se genere un documento que contenga mejores prácticas y estándares recomendados.
- Distanciamiento social. Con respecto a los requisitos de distanciamiento social, IATA cree que esto se puede manejar dentro de los edificios de la terminal y ACI ya ha producido algunas ilustraciones en este respecto. Apoyamos la implementación del mayor distanciamiento posible durante el proceso de registro, seguridad y embarque. El distanciamiento abordado como el bloqueo de hileras o los asientos del centro, no es sostenible ni obligatorio. Sin embargo, cuando la tasa de ocupación lo permita, las aerolíneas harán todo lo posible para crear un espacio adicional. La razón de esto es simplemente la naturaleza misma de la cabina del avión en sí. Dentro del avión, los pasajeros tienen ciertas protecciones como el hecho de que miran hacia adelante y no uno al otro, los respaldos de los asientos brindan una barrera, el uso de máscaras a bordo limitaría la exposición, el uso de filtros HEPA y la naturaleza misma del flujo de aire desde el techo hasta el piso y el movimiento limitado de los pasajeros a bordo una vez sentados. Complementando esto, se incluirían procesos estándar adicionales de desinfección de cabina, que podrían incluir la entrega de toallitas desinfectantes a los pasajeros para limpiar los espacios a su alrededor, y procedimientos para limitar el movimiento a bordo y la gestión de las visitas al baño, así limitar aglomeraciones y el contacto entre pasajeros.
- Limpieza de la aeronave. Ya se han implementado las recomendaciones y guías creadas. IATA apoya la necesidad de finalizar y comunicar un procedimiento estándar de limpieza y desinfección de la aeronave y en los edificios de la terminal

Con relación a todas estas medidas, ciertos procesos dentro de la experiencia de viajes deben ser acordados e implementados, tales como:

- El registro debe realizarse con la mayor anticipación posible, con 24-48 horas de anticipación, y se debe completar en línea tanto como sea posible.
- Los edificios de las terminales aeroportuarias deben ser solo para uso de pasajeros y personal, limitando el acceso y reduciendo la cantidad de personas en la instalación.
- Para limitar el contacto con los pasajeros, las opciones de autoservicio deben promoverse y utilizarse tanto como sea posible y eventualmente permitir un mayor uso de la tecnología sin contacto y la biometría.

- Limpieza y desinfección de equipos. Las aerolíneas, los aeropuertos y los gobiernos deben trabajar juntos para garantizar que los equipos se desinfecten y que los productos utilizados para este proceso estén disponibles. Se requieren estándares sobre la frecuencia y acceso a recursos apropiados para poder desarrollar estas tareas y hacerlas cumplir. Esto se aplicaría a equipos tales como carros portaequipaje, carretillas, puertas electrónicas, quioscos de autoservicio, equipos lectores de huellas digitales, sillas de ruedas, bandejas, contenedores de desechos médicos, etc.
- El equipaje de mano debe limitarse para facilitar los procesos dentro de los puntos de control. Ello también permitirá un proceso de abordaje más ordenado y así limitar la cantidad de artículos a bordo que podrían estar contaminados o contribuir a la propagación del virus.
- En los puntos de control de seguridad también requiere el distanciamiento social, contar con el número necesario de personal, y reducir las filas y los tiempos de espera. A medida que avancemos, este proceso también puede incluir un uso extenso de programas de viajeros confiables y un mejor uso de las evaluaciones de riesgo junto con información avanzada de pasajeros para mejorar el proceso y reducir así cualquier fricción.
- Área y proceso de embarque. Deben emplearse medidas adicionales para ayudar al distanciamiento social y, con respecto al abordaje, las aerolíneas deben considerar el estricto cumplimiento del abordaje desde atrás hacia adelante, desde la ventana hasta el pasillo. Los pasajeros deberán abordar sólo cuando se les llama, y con un equipaje reducido de cabina que permita un proceso de abordaje más ordenado. Por último, debe utilizarse el autoservicio en la mayor medida posible, lo que incluye escaneado automático de pase de abordar y a su vez permitir un mayor uso de la biometría.
- Durante el vuelo. En la medida de lo posible, limitar el movimiento dentro de la cabina, lo que incluiría establecer un proceso de visita al baño para evitar filas y contactos innecesarios.
- El desembarque de aeronaves también requerirá un proceso mucho más ordenado y debe ser manejado por la tripulación de cabina por número de fila, para evitar contactos innecesarios, aglomeraciones y filas en los pasillos de la aeronave.

IATA

19 de abril de 2020