

CIRCULAR DE ASESORAMIENTO CA-ANS-ANEXO11-001-2020

Medidas de Flexibilización Propuestas en los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) COVID 19

1. ANTECEDENTES

Debido a la pandemia del coronavirus, conocida como el COVID 19, se plantea una emergencia de salud pública de preocupación internacional que tiene una afectación directa en la aviación civil mundial. Es urgente la necesidad de reducir el riesgo para la salud pública de la propagación de COVID-19 por transporte aéreo y también para proteger la salud de los pasajeros y el personal de aviación.

Al mismo tiempo, es necesario y urgente reducir los riesgos de propagación de COVID-19 por medio del transporte aéreo para proteger la salud de los pasajeros aéreos y al personal que labora en aviación mientras se puedan mantener operaciones esenciales de transporte aéreo y garantizar un retorno ordenado a las operaciones normales.

Se considera que el desarrollo de la aviación civil internacional se basa en ciertos principios y acuerdos a fin de que la misma se desarrolle de manera segura, sistemática y de que los servicios de transporte aéreo internacional se continúen brindando sobre la base de igualdad de oportunidades funcionando eficaz y económicamente.

Actualmente vemos muchas aerolíneas a nivel mundial declarándose en quiebra y otras con una marcada reducción de sus operaciones, lo que las está obligando a dejar aeronaves en tierra, afectando directamente a los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) que brindan servicios de tránsito aéreo (ATS); ya que estos obtienen sus utilidades mediante el cobro de la protección al vuelo, en virtud de que el porcentaje de vuelos a disminuido de forma drástica, también las utilidades obtenidas por los proveedores de servicios de tránsito aéreo han disminuido de la misma manera.

Además, se admite que los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 38 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. La OACI avala la desviación respecto de las normas y procedimientos internacionales cuando cualquier Estado Miembro considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacional, después de enmendados éstos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional.

Todos los países deben buscar un equilibrio entre proteger la salud pública, respetar los derechos humanos y minimizar la afectación a las economías y a la sociedad.

Los Estados deben revisar todas las restricciones a la provisión de servicios de tránsito aéreo, existentes o planificadas, para garantizar que sean apropiadas, teniendo en cuenta la necesidad de facilitar las operaciones en la medida de lo posible.

Por otro lado, los inspectores de las Autoridades de Aviación Civil, quienes son los encargados de velar por la seguridad operacional, también verán afectada sus competencias, y si a esto le agregamos de que las calificaciones y entrenamiento del personal técnico (Elemento Crítico # 4 del Doc. 9734 de la OACI) se encuentra a nivel mundial, bajo, con esta crisis, el riesgo de no tener personal competente en las Autoridades agrava la situación.

II. ALCANCE

Proveedores de servicios de tránsito aéreo, Departamento de Seguridad Operacional de la Dirección General de Aviación Civil (Unidad de Supervisión de Navegación Aérea).

III. OBJETIVO

Proponer una serie de medidas de flexibilidad y mitigación en los periodos de vencimiento de los recurrentes de los controladores de tránsito aéreo y de esa forma mantener la provisión de servicios de tránsito aéreo en la actualidad con los estándares de seguridad operacional adecuados.

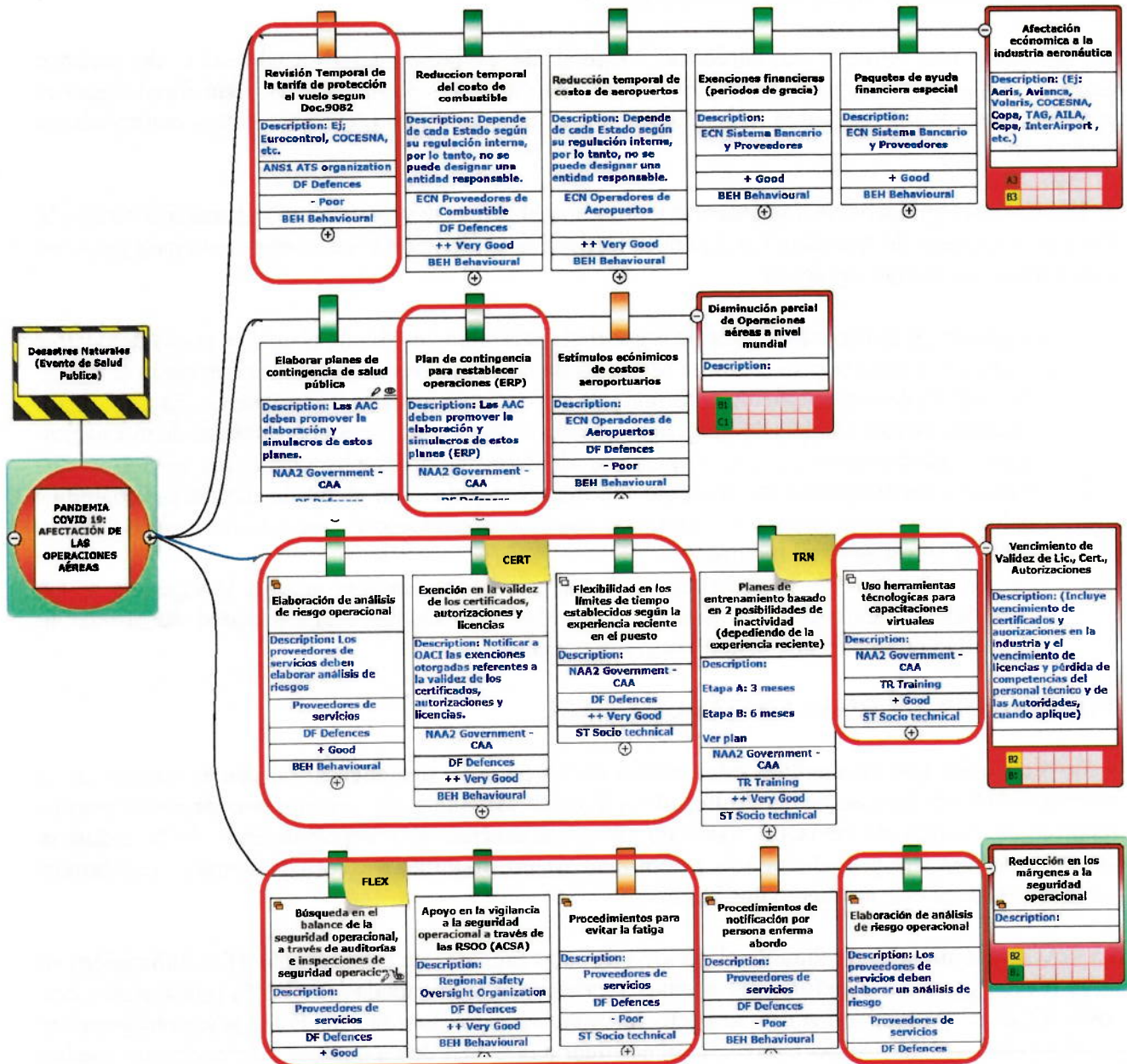
IV. ANÁLISIS DE RIESGOS

Las medidas presentadas en esta circular se han desarrollado tomando como base un análisis de riesgo realizado (ver figura 1), haciendo uso de la metodología BowTie, metodología que permite analizar las amenazas, consecuencias y establecer acciones y medidas de mitigación, su elaboración contó con el apoyo de especialistas de diferentes disciplinas.

El análisis llevado a cabo con esta metodología refleja un escenario en que las consecuencias fueron lamentablemente alcanzadas debido a la agresividad de la pandemia, siendo esta identificada como el peligro (Evento de salud pública). El Evento Principal (Top Event) fue identificado como la afectación de las operaciones aéreas. No obstante, el análisis pretende además de mejorar las barreras actuales, establecer nuevas para evitar y/o mitigar los efectos indeseables que ante un eventual nuevo evento de salud pública, la aviación no se vea tan afectada como se encuentra actualmente.

Este análisis muestra la parte de las consecuencias y barreras que abordan lo relacionado a la afectación económica a la industria aeronáutica, disminución parcial de las operaciones aéreas,

vencimientos de las recurrencias de los controladores de tránsito aéreo y reducción en los márgenes de seguridad operacional. Este análisis debería interpretarse como un documento preliminar de inicio y sujeto al mejoramiento continuo, desarrollado con el objetivo de que los Estados (y la Industria) lo puedan utilizar al desarrollar o establecer sus propias medidas de mitigación, a quienes se les invita a seguir alimentando y mejorando este análisis de riesgo.



V. MEDIDAS DE ALIVIO

1. La dificultad de cumplimiento con los requisitos por parte de controladores de tránsito aéreo y ANSPs a raíz de la situación actual, en muchos casos conlleva a la pérdida de la vigencia y/o validez de entrenamiento recurrente de los controladores.
2. Mediante esta circular la Dirección General de Aviación Civil establecerá, de carácter excepcional y temporal, periodos de extensión como medidas de mitigación. Esto flexibilizará el cumplimiento de los requisitos relacionados con el entrenamiento recurrente de los controladores de tránsito aéreo.
3. Las medidas que debe de implementar y presentar el proveedor de servicios de tránsito aéreo a la Dirección General de Aviación Civil para su respectiva aprobación y ser considerado para gozar de esta extensión, son las siguientes:
 - i. Elaborar un análisis de riesgos de seguridad operacional mediante el cual se pueda demostrar la manera como el proveedor de servicios de tránsito aéreo mantendrá controlado el riesgo por la falta de entrenamiento recurrente de sus controladores de tránsito aéreo. Es importante resaltar que este análisis de riesgo debe de dejar claro cuáles serán las medidas de mitigación a ser implementadas mientras el personal técnico vencido este brindando los servicios.
 - ii. Realizar verificaciones de competencia más frecuentes con el fin de identificar cualquier peligro que pueda generar un riesgo de seguridad operacional, que esté relacionado con la falta de entrenamiento recurrente.
 - iii. Presentar un plan de capacitación remedial que se implemente durante la vigencia de las medidas de flexibilización. Este plan remedial NO sustituye la necesidad de brindar la capacitación recurrente, cuando esto sea posible.

VII. REPORTE DE DIFERENCIAS CON OACI

Cabe mencionar que las medidas establecidas en los párrafos precedentes poseen el carácter de la temporalidad, por lo que, habiendo llegado a la fecha estipulada de vencimiento de los diferentes recurrentes, habrán de revisarse tomando en consideración el comportamiento de la industria aeronáutica regional y evaluando la posibilidad de prorrogarlas o retornar al marco regulatorio normal que hasta este momento nos ha regido.

La OACI recomienda que durante el período de estas medidas de contingencia (flexibilización) se debe prestar especial atención a las normas y prácticas recomendadas (SARPS) relacionadas con los certificados y permisos. A este respecto, la Organización recuerda a los Estados sus obligaciones en virtud del Artículo 38 del Convenio de notificar a la OACI de cualquiera diferencia que puedan surgir (ver también artículos 39 y 40).

Con el propósito de ayudar a todos los Estados y partes interesadas pertinentes, la OACI lanzó un sitio web público sobre medidas de seguridad operacional de COVID-19 <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS> que proporcionará medidas, documentos y otras recomendaciones para garantizar operaciones seguras durante este período.

Una vez que los Estados determinen las acciones y medidas de flexibilidad, deberán oficializar las mismas mediante la emisión de una AIC, publicación en el AIP y luego reportar a la OACI. Se recomienda la emisión de algún documento que indique las exenciones o diferencias otorgadas.

También, con el fin de facilitar esta notificación y difusión de información temporal de diferencias durante este período, la OACI ha creado un sistema para reportar de diferencias relacionadas con contingencias COVID-19 y está accesible a través del panel de presentación electrónica de diferencias (EFOD) (www.icao.int/usoap) y se mantendrá provisionalmente hasta el 31 de marzo de 2021 (Ver Formato sugerido por OACI para reporte de diferencias en esta Circular).

COVID 19 Formato para Notificación de Diferencias Temporales

Annex & Reference Number	Generic	Details of Difference	Remarks – to include:	Recognition of other State Differences
	Alleviations measures Annex Standard or Recommended Practice		a. Rationale b. Conditions/Mitigations	
Annex 1 1.2.4.4.1	<p>1.2.4.4.1 The period of validity of a Medical Assessment may be extended, at the discretion of the Licensing Authority, up to 45 days.</p> <p><i>Note. — It is advisable to let the calendar day on which the Medical Assessment expires remain constant year after year by allowing the expiry date of the current Medical Assessment to be the beginning of the new validity period under the proviso that the medical examination takes place during the period of validity of the current Medical Assessment but no more than 45 days before it expires.</i></p>	<p>Resumen de la diferencia a los Estándares de Certificación y Licencias. Haga Referencia a los documentos regulatorios correspondientes.</p>	<p>Escriba el razonamiento que provoca la diferencia y lo detalles de cualquier condición que se establezca o mitigación en consecuencia, en caso de ser necesario.</p>	<p>Indicar si su Estado reconocerá o aceptará la validez de los certificados y licencias de los otros Estados, basado en las diferencias temporales enviadas a través del CCRD por esos Estados, Por simplicidad esto puede estar declarado como una exclusión (Esto significa: Que otras diferencias temporales de otros Estados no son aceptables) en lugar de listar lo que podría ser aceptable.</p>



Alvaro Vargas Segura
Director General



DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

Dirección General de Aviación Civil Costa Rica DIRECCIÓN GENERAL