



HLCC2021-WP/241
SAF/153
14/10/21

**CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE LA COVID-19
(HLCC 2021)**

Montreal, 12 a 22 de octubre de 2021

**PROYECTO DE INFORME
DEL COMPONENTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL
SOBRE LA CUESTIÓN 1 DEL ORDEN DEL DÍA**

El proyecto de informe adjunto sobre la cuestión 1 del orden del día se somete a la aprobación del Componente de Seguridad Operacional para su presentación a la plenaria.

Cuestión 1: Medidas operacionales y de seguridad operacional relacionadas con la pandemia de COVID-19***Medidas adicionales para garantizar la vigilancia y la instrucción efectivas***

1.1 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/8-SAF/5, presentada por la Secretaría, en que se describen las acciones llevadas a cabo por la OACI en relación con las medidas de seguridad operacional y las enseñanzas extraídas en el curso de la pandemia, que dan lugar a recomendaciones para fortalecer aún más la respuesta mundial a situaciones sin precedentes en el futuro. El Componente de Seguridad Operacional toma nota de la propuesta de que los Estados deberían procurar intercambiar información y experiencias tanto entre sí como con la OACI y destaca que se debería elaborar un plan armonizado a nivel mundial que se pueda activar conforme sea necesario.

1.2 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/15-SAF/12, presentada por Eslovenia en nombre de la Unión Europea¹ y sus Estados miembros, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)² y EUROCONTROL, que trata temas similares a la nota de estudio HLCC 2021-WP/8-SAF/5 y además propone que la OACI procure maximizar su colaboración con otros organismos mundiales, como la Organización Mundial de la Salud (OMS), a fin de garantizar la representación de las necesidades del sector de la aviación en la respuesta de los Estados ante sucesos futuros. El Componente de Seguridad Operacional conviene en las propuestas de elaborar un plan de respuesta basado en las recomendaciones de las notas HLCC 2021-WP/8-SAF/5 y HLCC 2021-WP/15-SAF/12. También se señala que una mayor digitalización desempeña un papel importante para permitir una mayor flexibilidad y considerar la capacidad de los Estados de invertir en nuevas tecnologías.

1.3 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/33-SAF/20, presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) y respaldada por los Estados Unidos y la Arabia Saudita, en que se brinda apoyo para la elaboración de planes de respuesta ante crisis. El Componente de Seguridad Operacional recuerda la Resolución A39-24 de la Asamblea y propone extender esta labor para velar por que se desarrollen esos planes para que sean de carácter proactivo en lugar de reactivo. Si bien destaca como ejemplo al Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) de la OACI, el Componente de Seguridad Operacional reconoce el beneficio de incluir en esa labor a la industria y los conocimientos especializados adicionales que aportan los participantes de la industria. El Componente de Seguridad Operacional delibera sobre la importancia de un protocolo de activación de un plan de respuesta ante crisis basado en los niveles de riesgo identificados y conviene en que resultaría beneficiosa la comunicación con otras partes interesadas, como la OMS y la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios de las Naciones Unidas (OCHA).

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

1.4 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota de estudio HLCC 2021-WP/34-SAF/21, presentada por la ICCAIA y el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y respaldada por el Canadá y los Estados Unidos, que se refiere a la medida del Consejo de la OACI de posponer las fechas de implementación y futuras fechas de equipamiento para ciertas normas y métodos recomendados (SARPS), reconociendo las dificultades que plantea para la industria la pandemia de COVID-19. El Componente de Seguridad Operacional recuerda la Resolución A39-22 de la Asamblea, que otorga flexibilidad en el proceso de consulta de los Estados en caso de ser necesaria una medida urgente. El Componente de Seguridad Operacional conviene en que este proceso es eficaz para satisfacer las necesidades de la industria en tiempos difíciles y que se lo debería incluir en el plan de respuesta.

1.5 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/53-SAF/38, presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 54³ Estados contratantes africanos, en que se describen las dificultades para publicar información sobre las restricciones y medidas de alivio relativas a la COVID-19. El Componente de Seguridad Operacional reconoce que debería existir más instrucción disponible para los Estados sobre el uso de todos los sistemas o herramientas desarrollados como parte del plan de respuesta para garantizar el mantenimiento del flujo de información en momentos críticos. El Componente de Seguridad Operacional señala que la elaboración de un plan de respuesta para sucesos futuros podría incluir diferentes medios para comunicar esa información.

1.6 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/79-SAF/57, presentada por Qatar en nombre de los Estados miembros de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), en que se solicita que se elabore material de orientación adicional para ayudar a los Estados cuando consideren dispensas o excepciones. El Componente de Seguridad Operacional señala que en los datos del USOAP hay un alto nivel de preguntas del protocolo (PQ) insatisfactorias a ese respecto, lo que indica que los Estados no cuentan con las capacidades básicas para evaluar y otorgar de manera apropiada dispensas o excepciones. El Componente de Seguridad Operacional conviene en que se necesita apoyo adicional en ese ámbito.

1.7 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/85-SAF/63, presentada por la India, en que se describen las medidas tomadas en respuesta a la pandemia de COVID-19, entre ellas, mantener la cadena de suministros esenciales y hacer frente a los problemas relacionados con la instrucción y el otorgamiento de licencias al personal operacional. El Componente de Seguridad Operacional apoya propuestas para el desarrollo de un medio eficaz para intercambiar información entre los Estados y la OACI en preparación y respuesta a futuros sucesos que causen perturbaciones a nivel mundial.

1.8 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/87-SAF/65, presentada por los Estados Unidos y copatrocinada por Malasia, en que se analiza la respuesta de la OACI y los Estados miembros ante la pandemia de COVID-19. El Componente de Seguridad Operacional recuerda la Resolución A39-24, en que se considera la necesidad de establecer un marco para orientar la política de la OACI de respuesta ante crisis, y propone que se lleve a cabo un examen para determinar la manera de mejorar la política de respuesta ante crisis. Las recomendaciones presentadas se encuentran en consonancia con otras propuestas, que reciben el pleno apoyo del Componente de Seguridad Operacional.

³ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte D'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

1.9 Se toma nota de la información presentada por Indonesia (HLCC 2021-WP/70-SAF/49) y el Programa Mundial de Alimentos (HLCC 2021-WP/211-SAF/141).

1.10 Tras deliberar sobre esta cuestión, el Componente de Seguridad Operacional formula las siguientes recomendaciones:

Recomendación 1/1 — Respuesta rápida ante sucesos que perturban la aviación mundial

Que los Estados:

- a) junto con las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional y las organizaciones internacionales, tomen nota de las enseñanzas extraídas a nivel mundial y regional de la respuesta de la OACI ante la pandemia de coronavirus (COVID-19);
- b) trabajen en colaboración para desarrollar e intercambiar sus opiniones y experiencias con la OACI sobre los requisitos para una respuesta mundialmente armonizada ante esos sucesos;
- c) presten asistencia en la elaboración de un marco común a escala mundial para evaluar y mitigar los riesgos (incluidos los riesgos de desempeño humano) con el apoyo de las medidas de mitigación apropiadas;
- d) implementen el plan de respuesta rápida y se aseguren de notificar oportunamente a la OACI la información solicitada sobre sucesos que perturban la aviación mundial;
- e) respalden a la OACI en sus iniciativas para brindar respuestas rápidas a los sucesos que perturban la aviación mundial, incluso elaborando un enfoque más coordinado e integrado con otros sectores a través de la participación de todas las autoridades y partes interesadas pertinentes; y
- f) consideren el establecimiento de mecanismos para facilitar los viajes del personal técnico y de la administración de aviación civil (CAA) para propósitos de instrucción y de cumplimiento de la obligación de vigilancia de la seguridad operacional durante perturbaciones importantes, como una pandemia;

Que la OACI:

- g) elabore y ponga en práctica un conjunto adaptable de planes de acción para responder ante sucesos futuros que se base en las enseñanzas extraídas a nivel mundial y regional durante la pandemia de COVID-19, la experiencia de los Estados con esos sucesos y las mejores prácticas de organismos habituados a poner en marcha iniciativas de respuesta rápida;
- h) incluya en el plan de respuesta rápida un mecanismo que permita, en condiciones específicas, un aplazamiento puntual de las fechas de aplicación de las disposiciones pertinentes de la OACI que no afecten directamente a elementos de seguridad;

- i) elabore un enfoque proactivo, coordinado e integrado a través de la participación de todas las autoridades y partes interesadas competentes;
- j) implemente mecanismos formales de cooperación con entidades regionales y nacionales responsables de la gestión de crisis, para asegurar un intercambio rápido de información y mejores prácticas y reducir las respuestas incongruentes de los Estados;
- k) desarrolle herramientas de modelaje del riesgo para facilitar el despliegue de medidas de mitigación armonizadas a escala mundial;
- l) elabore orientación adicional sobre el proceso de otorgamiento de dispensas o excepciones respecto de las disposiciones de la OACI;
- m) promueva y permita la digitalización y la automatización para mejorar la resiliencia del sistema de la aviación;
- n) establezca protocolos de activación que utilizan la gestión de riesgos integrada;
- o) active oportunamente el plan de respuesta rápida ante sucesos que perturban la aviación mundial, basado en niveles identificados de riesgo en coordinación con otras partes interesadas; y
- p) garantice la disponibilidad de suficiente material de instrucción para que los Estados puedan utilizar de manera efectiva toda herramienta proporcionada como parte del plan de respuesta.

Medidas adicionales para garantizar la vigilancia y la instrucción efectivas

1.11 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/73-SAF/52, presentada por la Arabia Saudita, en que se sugiere la necesidad de esfuerzos adicionales para garantizar que se mantenga la notificación de incidentes de seguridad, en particular, en situaciones tales como una pandemia mundial. El Componente de Seguridad Operacional hace referencia a la información que indica que la tasa de notificación de sucesos se está desacelerando y que, en especial, en un entorno en que los procedimientos y reglamentos son más fluidos para hacer frente a circunstancias cambiantes, tal vez haya más vacilaciones para notificar incidentes.

1.12 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/102-SAF/80, presentada por Tailandia, que se centra en la importancia de la colaboración regional y de la participación activa de la OACI para mantener y mejorar la seguridad operacional y la eficiencia durante la pandemia de COVID-19 y también cuando se reanuden los viajes internacionales. Asimismo, toma nota de las actividades que lleva a cabo Tailandia para mantener la seguridad operacional y prepararse para futuras perturbaciones.

1.13 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/113-SAF/86, presentada por el Pakistán, en que se analiza el impacto de las restricciones relativas a la COVID-19 en la instrucción y la vigilancia. El Componente respalda el llamamiento a los Estados para que investiguen métodos de instrucción innovadores que sean más resilientes a futuras perturbaciones.

1.14 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/118-SAF/91, presentada por China, en que se describen las dificultades que entraña realizar investigaciones de incidentes y accidentes y la participación de equipos de investigación de accidentes provenientes del exterior en el contexto de las restricciones relacionadas con la pandemia. El Componente de Seguridad Operacional toma nota del respaldo general a la información presentada y acuerda que: la elaboración de orientación adicional relacionada con las investigaciones de accidentes e incidentes debería remitirse a un grupo experto apropiado; los Estados deberían considerar el uso de transmisiones en vivo con fines de investigación; y un grupo experto competente debería considerar las disposiciones para facilitar los viajes del equipo de investigación de accidentes y el envío de piezas y componentes con fines de investigación. El Componente de Seguridad Operacional también conviene en que los Estados deberían considerar el uso de tecnología remota para las investigaciones de accidentes.

1.15 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/125-SAF/98, presentada por Singapur y copatrocinada por Australia, Bangladesh, China, Fiji, Indonesia, Tailandia, la Fundación para la Seguridad Operacional de los Vuelos y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional, con el apoyo de Nueva Zelandia y el Reino Unido, relativa al impacto de la COVID-19 en las actividades de vigilancia de la seguridad operacional y el mayor uso de la vigilancia remota. En la nota se ponen de relieve los beneficios de la asistencia mutua, el intercambio de información y la colaboración en actividades de vigilancia de la seguridad operacional en la Región de Asia-Pacífico. El Componente de Seguridad Operacional toma nota de la información y apoya plenamente la necesidad de intercambiar información y mejores prácticas, la elaboración de un marco de orientación sobre el uso de la vigilancia remota de la seguridad operacional y el uso de programas de evaluación de la industria como una posible fuente de datos.

1.16 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/144-SAF/110, presentada por los Emiratos Árabes Unidos en nombre de los Estados miembros de la OAAC, que se centra en la necesidad de elaborar normas y armonizar el proceso de aprobación para varias hipótesis de transporte de carga en la cabina. La nota hace hincapié en la dificultad experimentada por los Estados para elaborar procesos y procedimientos establecidos para el transporte de carga en la cabina utilizando la orientación reglamentaria internacional limitada. El Componente de Seguridad Operacional toma nota de la información y señala que la orientación sobre ese tema se encuentra disponible en el sitio web público de la OACI. El Componente de Seguridad Operacional conviene en que la OACI debería seguir brindando asistencia y orientación a los Estados que prevén transportar carga en la cabina de público viajero.

1.17 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/155-SAF/119, presentada por los Emiratos Árabes Unidos en nombre de los Estados miembros de la OAAC, en que se trata la importancia de un enfoque normalizado para el aprendizaje a distancia para la instrucción en conocimientos teóricos necesarios para otorgar licencias a la tripulación de vuelo. El Componente de Seguridad Operacional respalda la necesidad de orientación y conviene en remitir la medida al grupo experto pertinente.

1.18 Se toma nota de la información presentada por China (HLCC 2021-WP/160-SAF/121).

1.19 Tras deliberar sobre esta cuestión, el Componente de Seguridad Operacional formula las siguientes recomendaciones:

Recomendación 1/2 — Medidas adicionales para garantizar la vigilancia y la instrucción efectivas

Que los Estados:

- a) intercambien información relacionada con las repercusiones de la pandemia de COVID-19 en la cultura de notificación, entre ella la relativa a las dificultades que pueden impedir el desarrollo ulterior de una cultura de seguridad operacional positiva;
- b) continúen con la colaboración regional, entre otras cosas, de intercambio de información, mejores prácticas y enseñanzas extraídas, para mantener y mejorar la seguridad operacional y la eficiencia, en cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI;
- c) que tengan la capacidad de hacerlo, ayuden a otros Estados/administraciones a superar sus limitaciones para cumplir los SARPS de la OACI durante la propagación de la COVID-19;
- d) consideren la viabilidad de realizar transmisiones en vivo y grabaciones de video durante las investigaciones de accidentes e incidentes, cuando no sea posible viajar al sitio de la investigación o trabajar en este;
- e) respalden la elaboración de un marco de orientación sobre el uso de la vigilancia remota de la seguridad operacional;
- f) ayuden a otros Estados en la vigilancia de la seguridad operacional mediante el intercambio de la información pertinente obtenida de sus actividades de vigilancia de la seguridad operacional para garantizar que se preste atención inmediata a la mitigación de riesgos en apoyo de una recuperación segura;
- g) consideren los programas de evaluación de la industria como una posible fuente de datos adicionales que sustenten las actividades de vigilancia de los Estados; y
- h) consideren el uso del aprendizaje a distancia y soluciones innovadoras para reducir la cantidad de instrucción presencial necesaria;

Que la OACI:

- i) ponga de relieve la importancia continua de la cultura de notificación de seguridad operacional, en particular, durante perturbaciones considerables, como una pandemia;
- j) contribuya activamente en la coordinación y facilitación de actividades para mantener niveles aceptables de seguridad operacional durante la pandemia de COVID-19 y para que el sistema de aviación esté preparado en todo momento;

- k) considere la posibilidad de elaborar material de orientación adicional para la protección de las personas que intervienen en una investigación de accidentes o incidentes durante una pandemia o circunstancias similares;
- l) considere la inclusión de disposiciones, en el Anexo correspondiente, para facilitar la labor del equipo de investigación de accidentes cuando este deba viajar para cumplir sus responsabilidades en virtud del Anexo 13 y acelerar la liberación de las piezas y componentes que se hayan enviado para conducir investigaciones de accidentes e incidentes;
- m) considere la inclusión de disposiciones y orientación para la instrucción virtual y remota en la documentación correspondiente de la OACI, para permitir el uso del aprendizaje a distancia en lugar de la instrucción presencial, cuando proceda;
- n) reconozca y tome medidas para el uso apropiado de las actividades de vigilancia remota para evaluar el cumplimiento de los requisitos operacionales; y
- o) considere la posibilidad de elaborar orientación adicional para los Estados que prevén transportar carga en cabinas de público viajero.

Medidas adicionales para respaldar la reanudación de las operaciones normales

1.20 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/26-SAF/13, presentada por Indonesia, que se refiere a la necesidad de que los aeródromos formulen planes de respuesta ante emergencias para todo suceso significativo, incluidas las emergencias de salud pública. El Componente de Seguridad Operacional señala la necesidad de elaborar orientación adicional, en especial, para los Estados en que podrían verse afectados múltiples aeródromos. El Componente de Seguridad Operacional también señala la referencia a la prestación de asistencia a las víctimas de accidentes y sus familias y la necesidad de garantizar que los requisitos para la planificación para casos de emergencia estén bien coordinados. Se informa al Componente de Seguridad Operacional de que ya se está trabajando en ambos temas y se conviene en remitir la nota a los grupos expertos pertinentes para que la sigan examinando.

1.21 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/54-SAF/39, presentada por la CAFAC en nombre de 54⁴ Estados contratantes africanos, en que se hace hincapié en la necesidad de que los Estados cuenten con un Programa de gestión del peligro que representa la fauna silvestre (WHMP) eficaz y de reforzar ese programa durante períodos de perturbaciones operacionales considerables, como una pandemia. El Componente de Seguridad Operacional apoya el llamamiento a que los Estados consideren esas situaciones en la elaboración de WHMP eficaces.

⁴ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte D'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

1.22 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/56-SAF/41, presentada por Panamá y apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Suriname, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de), que contiene detalles de la respuesta de la Región Sudamérica (SAM) de la OACI a la pandemia de COVID-19. El Componente de Seguridad Operacional señala la eficacia del enfoque adoptado en esta región y reconoce su utilidad en la elaboración del plan de respuesta de la OACI.

1.23 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/57-SAF/42, presentada por la CANSO y respaldada por los Estados Unidos y el Japón, que contiene pormenores de la Red de Intercambio de Datos de Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) para las Américas (CADENA). El Componente de Seguridad Operacional toma nota de la información y los antecedentes proporcionados y alienta a los Estados a continuar desarrollando este tipo de capacidades con el apoyo de las oficinas regionales de la OACI.

1.24 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/69-SAF/48, presentada por Indonesia, en que se describen las medidas de contingencia y las actividades de gestión de riesgos del transporte aéreo llevadas a cabo por Indonesia en respuesta a la pandemia de COVID-19. El Componente de Seguridad Operacional toma nota de las actividades llevadas a cabo por Indonesia y reconoce su utilidad en la elaboración del plan de respuesta de la OACI.

1.25 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/127-SAF/100, presentada por Sudáfrica, en que se analiza la importante función desempeñada por los servicios médicos de emergencia de ambulancia aérea en el transporte de pacientes durante la pandemia. El Componente de Seguridad Operacional reconoce las complicaciones de esas operaciones con respecto a la protección de la tripulación y la provisión de suministros médicos tales como el oxígeno (clasificado como mercancía peligrosa). El Componente de Seguridad Operacional señala que la elaboración de las directrices médicas pertinentes ya está incluida en el programa de trabajo futuro del Grupo de Estudio sobre Disposiciones Médicas (MPSG) y el Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA) y que se debería examinar la orientación existente antes de que se consideren medidas futuras.

1.26 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/128-SAF/101, presentada por Sudáfrica, en que se identifican los desafíos para aplicar resucitación cardiopulmonar (RCP) eficaz minimizando, a su vez, el riesgo de contraer enfermedades transmisibles. Se informa al Componente de Seguridad Operacional que el Doc 10002 de la OACI, *Manual de instrucción en seguridad operacional para la tripulación de cabina*, publicado en 2020, contiene orientación sobre la instrucción en primeros auxilios para la tripulación de cabina, incluida la reducción al mínimo del riesgo de contraer enfermedades transmisibles. El Componente de Seguridad Operacional toma nota de las recomendaciones propuestas y conviene en remitirlas a los grupos expertos correspondientes, según proceda.

1.27 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/142-SAF/108, presentada por los Emiratos Árabes Unidos (EAU) en nombre de los Estados miembros de la OACI, y toma nota de la serie de iniciativas que incluyen directivas, autoevaluaciones y verificación que garantizó la Autoridad General de Aviación Civil (GCAA) para la seguridad y la capacidad de respuesta de los aeródromos de los EAU. Dado que la labor sobre la planificación de emergencias en aeródromos está en curso, el Componente de Seguridad Operacional conviene en remitir las propuestas a un grupo experto apropiado para que este las examine.

1.28 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/WP/143-SAF/108, presentada por los EAU en nombre de los Estados miembros de la OACI, con respecto a la conservación y el almacenamiento prolongados de aeronaves debido al impacto de la pandemia. El Componente de Seguridad Operacional apoya la necesidad de orientación a nivel de la OACI para facilitar la divulgación de información de los fabricantes relativa al almacenamiento de aeronaves a largo plazo.

1.29 El Componente de Seguridad Operacional examina la nota HLCC 2021-WP/240-SAF/152, presentada por Sudáfrica, en que se propone la elaboración de directrices de telemedicina para el personal médico examinador de la aviación en preparación para futuros brotes con el fin de garantizar la continuidad de la actividad comercial y considerar la introducción de la telemedicina en el ámbito del Anexo 1 — *Licencias al personal*. El Componente de Seguridad Operacional señala que estas directrices deben estar en consonancia con el marco de cobertura médica universal e incluir protocolos de gobernanza digital, garantía de calidad y orientación pertinente para la instrucción. El Componente de Seguridad Operacional señala que esta labor ya está en curso en los programas de trabajo de la OACI.

1.30 Se toma nota de la información presentada por Indonesia (HLCC 2021-WP/71-SAF/50 y HLCC 2021-WP/82-SAF/60) y los Emiratos Árabes Unidos (HLCC 2021-WP/151-SAF-115).

1.31 Tras deliberar sobre esta cuestión, el Componente de Seguridad Operacional formula las siguientes recomendaciones:

Recomendación 1/3 — Medidas adicionales para respaldar la reanudación de las operaciones normales

Que los Estados:

- a) refuercen la prevención y el control de la fauna silvestre durante los períodos de inactividad o de reducción de operaciones en los aeródromos y examinen su Programa de gestión del peligro que representa la fauna silvestre para fortalecer las medidas de mitigación existentes e incorporar nuevas medidas, según proceda;
- b) apoyen las actividades necesarias para la recuperación y resiliencia de las operaciones aéreas; y
- c) consideren el uso de herramientas de toma de decisiones en colaboración a nivel subregional;

Que la OACI:

- d) investigue los beneficios de utilizar herramientas adecuadas de toma de decisiones en colaboración a nivel regional;
- e) considere la instrucción para la respuesta de la tripulación de cabina ante emergencias médicas tales como incidentes cardíacos que requieran RCP, haciendo hincapié en el impacto de los problemas derivados de presuntas enfermedades transmisibles; y
- f) facilite la divulgación de orientación de los fabricantes de equipos originales (OEM) para la conservación/desconservación de aeronaves para hacer frente a situaciones imprevistas similares a la pandemia de COVID-19.

Impacto de la COVID-19 en la aptitud operacional

1.32 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/50-SAF/35, presentada por la CAFAC en nombre de 54⁵ Estados contratantes africanos, en que se pone de relieve el impacto de la pandemia en los seres humanos que integran el sistema de aviación y las posibles repercusiones en los resultados de salud y seguridad operacional. El Componente de Seguridad Operacional toma nota de las orientaciones existentes disponibles, como el sitio web Roadmap to OPS Normal (Hoja de ruta para el retorno a las operaciones normales) y el boletín electrónico EB 2020/55 de la OACI sobre el bienestar mental durante la pandemia. Además, se cita la labor en curso dentro de los grupos expertos pertinentes, que incluyen la evaluación de riesgos y el tratamiento de consideraciones de salud psicológica, mental y física y de desempeño humano para mejorar la gestión de la salud y la seguridad operacional. El Componente de Seguridad Operacional reconoce las cuestiones relativas a factores humanos como elementos clave para gestionar los riesgos de seguridad operacional tanto durante perturbaciones importantes como en operaciones normales. El Componente de Seguridad Operacional marca una diferencia entre hacer frente a las cuestiones relativas a factores humanos como parte de la gestión de la seguridad operacional y hacerlo como parte de la certificación médica o de salud laboral. El Componente de Seguridad Operacional señala también que resulta necesario tomar medidas para respaldar el desempeño humano para la recuperación de la industria de aviación.

1.33 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/94-SAF/72, presentada por el Canadá, en que se analiza el impacto de la pandemia de COVID-19 en la salud mental del personal de aviación. El Componente de Seguridad Operacional señala los niveles elevados de estrés causados por factores de estrés psicológico debido a la considerable incertidumbre en la industria y al mayor riesgo de contagio a partir del público viajero que pudiera estar infectado. El Componente de Seguridad Operacional expresa un amplio apoyo a las propuestas y señala la labor en curso dentro de los grupos expertos pertinentes de la OACI, incluida la información del Boletín electrónico EB 2020/55 y la orientación futura pertinente en respaldo del regreso al servicio del personal de la aviación.

1.34 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC 2021-WP/115-SAF/88, presentada por Venezuela (República Bolivariana de), en que se propone elaborar una guía médica para evaluar manifestaciones clínicas tardías o persistentes de COVID-19 para su uso por personal médico examinador de la aviación a fin de determinar y mitigar el riesgo médico de la aviación al evaluar la aptitud psicofísica del personal de aviación para el servicio. El Componente de Seguridad Operacional señala que los grupos expertos pertinentes están trabajando para elaborar protocolos de aptitud para que los titulares de licencias regresen al servicio. También se señala que solo se consideran las evaluaciones médicas de los titulares de licencias que se han contagiado de COVID-19 sobre la base de una evaluación de riesgos.

⁵ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde,, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte D'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

1.35 Se toma nota de HLCC 2021-WP/136-SAF/103, presentada por Venezuela (República Bolivariana de) y apoyada por Argentina, Bolivia (Estado Plurinacional de), Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Suriname y Uruguay y HLCC 2021-WP/139-SAF/105, presentada por Venezuela (República Bolivariana de), en que se propone la elaboración de canales educativos y formulación de medidas preventivas para mitigar el riesgo médico de la aviación en poblaciones sensibles para la seguridad operacional. Se proponen estudios adicionales sobre el impacto físico y psicológico de la COVID-19 con el fin de contribuir aún más a la elaboración de medidas efectivas para hacer frente a los riesgos causados por la COVID-19 en la industria de la aviación. El Componente de Seguridad Operacional también recuerda a todas las partes interesadas de diversos niveles la orientación existente relativa a los programas de sensibilización, educación y apoyo (véase EB 2020/55). Además, señala que los grupos expertos pertinentes tienen en curso una labor para abordar las preocupaciones de salud, desempeño humano y seguridad operacional. Asimismo, el Componente de Seguridad Operacional conviene en que, por cuestiones de financiamiento, se deberían promover los programas de sensibilización y apoyo entre todo el personal de aviación, entre otras formas, recurriendo al apoyo de la comunidad y los pares, junto con otros programas disponibles.

1.36 El Componente de Seguridad Operacional considera la nota HLCC-2021-WP/146-SAF/112, presentada por los EAU en nombre de los Estados miembros de la Organización Árabe de Aviación Civil (OAAC), en que se propone el establecimiento de protocolos con un conjunto de recomendaciones que han de cumplir la tripulación de vuelo y los controladores del tránsito aéreo antes de regresar al trabajo. Las recomendaciones también deberían tener en cuenta las circunstancias físicas, mentales y socioeconómicas, así como la capacidad de los programas integrales de bienestar para brindar apoyo a la salud y el bienestar del personal de aviación. El Componente de Seguridad Operacional señala que los grupos expertos apropiados están trabajando actualmente en ese sentido y que es importante establecer mitigaciones en los actuales requisitos de aptitud para el servicio.

1.37 Tras deliberar sobre esta cuestión, el Componente de Seguridad Operacional formula las siguientes recomendaciones:

Recomendación 1/4 — Impacto de la COVID-19 en la aptitud operacional

Que los Estados:

- a) implementen una “cultura de libre divulgación” de los trastornos por uso de sustancias y los problemas de salud mental;
- b) reconozcan e investiguen el posible impacto de la pandemia de COVID-19 en el bienestar físico y mental del personal de seguridad operacional de la aviación e intercambien los datos y conclusiones pertinentes;
- c) pongan a disposición, junto con las partes interesadas de la aviación, los departamentos de medicina aeronáutica y la industria, recursos para diversos programas de bienestar, como los programas de asistencia al personal (EAP) y los programas de apoyo entre pares para todo el personal de la aviación;
- d) faciliten el acceso a los programas de bienestar, EAP y programas de apoyo entre pares para todas las categorías de personal de la aviación;

- e) colaboren con las partes interesadas de la aviación para que los programas de bienestar sean accesibles a los explotadores que tal vez no puedan implementar sus propios programas;
- f) respalden las iniciativas de sensibilización, educación e instrucción para hacer frente a los problemas de salud mental como parte de un programa integral de salud y bienestar;
- g) consideren la orientación de la OACI para la evaluación médica o psicológica de los titulares de licencias que se han contagiado COVID-19; y
- h) promuevan prácticas de regreso al trabajo que incluyan abordar todos los aspectos de la aptitud para el servicio;

Que la OACI:

- i) respalde las iniciativas de sensibilización, educación e instrucción para hacer frente a los problemas de salud mental; y
- j) elabore orientación adicional para las partes interesadas de la aviación, y en particular para el personal médico asesor y examinador de la aviación, respecto de los protocolos de aptitud para el servicio sobre la base de una evaluación de riesgos.

— FIN —