

MINUTA
SEGUNDA VIDEOCONFERENCIA SOBRE EL COVID-19 PARA LOS DIRECTORES DE AVIACIÓN CIVIL DE
NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE (NACC)

4 de junio de 2020

Lista de Participantes

Ver **Adjunto A-**

Orden del día

Ver **Adjunto B.**

Objetivos: a) Presentación de la guía y resultados del Grupo de Tarea del Consejo de la OACI sobre Recuperación de la Aviación (CART) y b) Definición y acuerdo de una estrategia concreta, recomendaciones y acciones para los aspectos de la reactivación y recuperación de la aviación por la pandemia COVID-19

Introducción

1. El Sr. Melvin Cintron, Director Regional de Oficina Regional NACC de la OACI dio la bienvenida a los participantes y exhortó a los Directores Generales de las AAC NACC a reactivar la aviación con base en el trabajo del Grupo de Tarea sobre Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI e implementar las soluciones oportunas, ordenadas, armonizadas y sustentables al respecto. Mencionó que la OACI está trabajando en proporcionar directrices y soluciones sobre cómo implementar los muchos aspectos requeridos para asegurar una reactivación segura y consciente de la salud para recuperar la aviación regional. Hizo hincapié en la necesidad de que los Directores Generales trabajen juntos con otros Estados e industria y como región integrando medidas y protocolos entre sí y la comunidad mundial de la aviación. Se resaltó que esta es la primera región de OACI en ser informada sobre la guía, los resultados y el trabajo del CART y que la Oficina Regional NACC está completamente comprometidos con los Estados NACC y los sistemas de aviación que asegurarán una solución armonizada, no solo para esta región y cada Estado individual sino también con otras regiones y organizaciones. Dio una descripción del documento estratégico para las Regiones NAM/CAR para seguir en la recuperación de la aviación, el cual está totalmente en línea con el CART y el documento estratégico preparado por la Región de Sudamérica (SAM).
2. Con un espíritu de cooperación y soluciones multi-regionales y globales bajo una mayor cooperación y estandarización, se invitó al Sr. Rabbani, Director Regional de Oficina Regional SAM de la OACI, quien también dio unas palabras de bienvenida, agradeciendo el esfuerzo y compromiso de los Estados en el seguimiento de las acciones de recuperación a la aviación, respaldando el trabajo integral entre las dos Oficinas NACC y SAM de la OACI.
3. La Dra. Fang Liu, Secretaria General de la OACI se dirigió a los participantes comentando el lanzamiento del informe del CART y sus directrices de Despegue (Documento *Take-off*), y dio una actualización sobre cómo se desarrollaron y qué significan estos resultados del CART para la reactivación de la aviación civil de los Estados NACC. El objetivo principal del trabajo del CART fue permitir a los Estados miembros y la industria implementar medidas paliativas de riesgos

armonizadas en completa conformidad con la asesoría médica y de salud de los viajeros más actual y prudente disponible. Indicó que las medidas mutuamente aceptadas son esenciales para una operación segura de la aviación civil internacional, así como la adopción de protocolos/medidas estandarizadas manteniendo los requisitos de seguridad operacional y de la aviación y el cumplimiento de los SARPS, asegurando la salud y el bienestar de las personas. Las medidas deben ser tan flexibles como sea posible para permitir una recuperación económica viable y sustentable. Las medidas que imponen costos o cargas a la industria deben ser cuidadosamente consideradas y justificadas por la seguridad operacional, la salud pública y la confianza de los/as pasajeros/as y la tripulación. La Secretaria General alentó a todos a familiarizarse con él y monitorear estrechamente las enmiendas al marco de referencia del CART por parte de la OACI. Finalmente recalcó que la OACI está orgullosa de cumplir con este importante papel multilateral durante estos tiempos de reto, y continuará trabajando arduamente para asegurar una recuperación de la COVID-19 segura y armonizada por parte del transporte aéreo global.

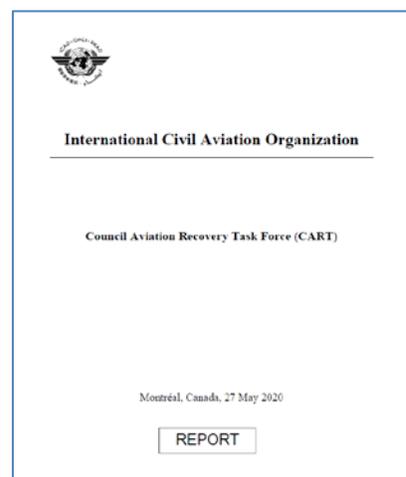
4. Se presentaron los Directores de Aviación Civil de los Estados y Territorios de las Regiones NAM/CAR presentes, todos agradeciendo el liderazgo y asistencia de la OACI para guiar y emprender las acciones necesarias para mitigar los efectos de la pandemia COVID-19, el reinicio y recuperación de la aviación y sobretodo salvaguardar la seguridad operacional y el desarrollo de la aviación de forma segura, eficiente, sustentable y ordenada. La OACI reconoció que varios Estados ya vienen tomando medidas proactivas como respuesta a este desafío de COVID-19 y esto ayudará a tener aún más alineamiento con los principios y las recomendaciones del CART.

Discusión

5. La Reunión se desarrolló a través de presentaciones y discusiones abiertas con los participantes. Las presentaciones, grabación de la reunión virtual y demás información de la misma pueden encontrarse en el siguiente enlace:

<https://www.icao.int/NACC/Pages/Meetings-2020-DG2ndVConf.aspx>

6. La Reunión fue informada del trabajo realizado por el CART a través de la exposición del Sr. Guillermo Hoppe, Representante de Costa Rica ante el Consejo de la OACI. Se dio a conocer el mandato para conformar el CART en cuanto a identificar y recomendar prioridades y políticas estratégicas para apoyar a los Estados y la industria bajo tres pilares (inmediato: Atender los retos causados por la pandemia, corto plazo: buscar el reinicio de las operaciones de la aviación y a largo plazo: crear un sistema de aviación más resiliente). El CART está compuesto por los Estados y representantes de la industria. Se explicaron los resultados del informe del CART, incluyendo: a) los 10 principios claves y el enfoque gradual basado en riesgo; b) las medidas sugeridas para el reinicio y recuperación de la aviación tanto a nivel de seguridad operacional, seguridad de la aviación, salud pública de la aviación, facilitación como lo pertinente a medidas económicas y financieras; c) la necesidad de monitorear y compartir las mejores prácticas; d) las consideraciones para desarrollar la resiliencia de la aviación y e) las acciones futuras sugeridas. Finalmente se recalcó la importancia de que un reinicio y recuperación seguro y sostenible del sector de la aviación mundial se podrá apoyar



mejor a través de un enfoque armonizado internacionalmente atendiendo lo expuesto por el CART. El informe final y sus guías se pueden ver en los enlaces web de NACC.

- Ampliando la explicación del CART, la OACI a través de la exposición del Sr. Miguel Marín, Jefe de la Sección de Seguridad Operacional, y la Dra. Johanna Jordaan, Jefe de la Sección de Medicina de Aviación, ambos de la Sede de la OACI hablaron sobre la implementación del Corredor de Salud Pública (PHC) (refiérase a la Figura 1), recalcando la necesidad de garantizar la continuidad de las operaciones de vuelo minimizando las restricciones en las operaciones de las aeronaves, previniendo la propagación de COVID-19 a la tripulación y los/as pasajeros/as y procurando un enfoque coordinado con procedimientos y requisitos armonizados. Bajo los resultados del CART, se detallaron las 11 recomendaciones a seguir por parte del CART dentro de cada conjunto de medidas, y se explicaron los 4 módulos del PHC, las medidas de mitigación de riesgo a aplicarse en cada módulo y las tres formas de PHC a utilizar.

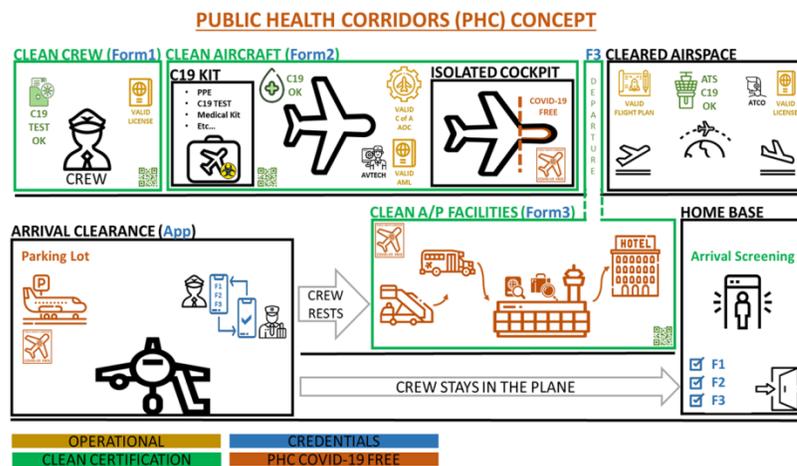
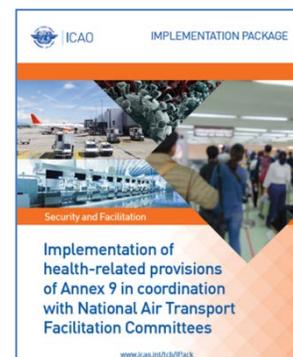
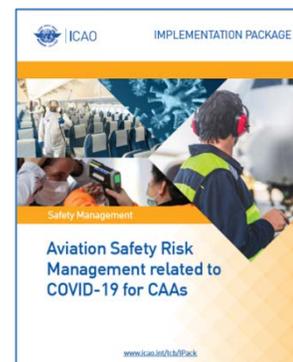


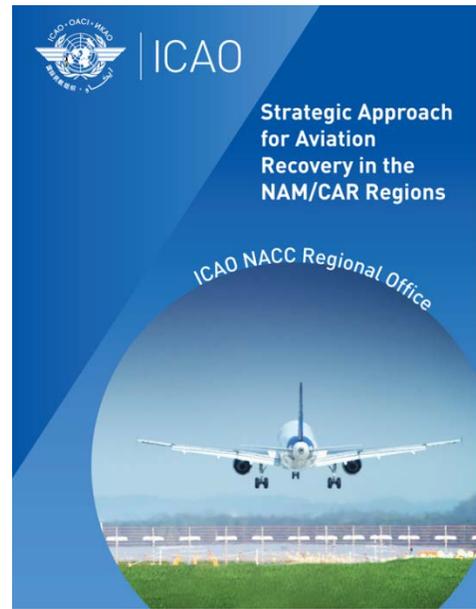
Figura 1

- Complementando los esfuerzos de la OACI en la implementación de medidas y a lo expuesto por el CART, el Sr. Jorge Vargas, Director de la Cooperación Técnica y el Sr. Mekki Lahlou, Coordinador del Programa TRAINAIR PLUS, ambos de la Sede de la OACI proporcionaron una presentación sobre los paquetes de implementación (i-Packs), explicando el concepto del i-Pack como un conjunto auto-contenido de material de orientación, instrucción normalizada, herramientas, asistencia por expertos/as y guías para la adquisición de equipamiento. Los i-Packs apoyarán a los Estados en las áreas de gestión de riesgo, facilitación y seguridad de la aviación, medidas de salud pública, seguridad operacional y aspectos económicos y de transporte aéreo. Los i-Packs estarán implementados a través de un Sistema de Gestión electrónico para el segundo semestre del 2020. Los participantes tomaron nota de la implementación de cursos relacionados al COVID-19 y demás cursos virtuales/en línea disponibles a través de la sección *Instrucción mundial en aviación* de la OACI. Los



siguientes i-Packs estarán disponibles para los Estados para junio-julio 2020 bajo un mecanismo de recuperación de costos:

9. Considerando todo lo anteriormente expuesto, para definición y acordar una estrategia concreta, recomendaciones y acciones para los aspectos de la reactivación y recuperación por la pandemia COVID-19, la Oficina NACC de la OACI propuso un documento dinámico no legalmente vinculante, llamado Enfoque estratégico para la recuperación de la aviación en las Regiones NAM/CAR, que también se toma en cuenta consideraciones de organizaciones internacionales y la industria, así como consideraciones propias de los mismos Estados. Esta estrategia contempla todos los resultados y guías dadas por el Consejo de la OACI a través del CART. Se explicaron los apéndices que acompañan este documento de Enfoque estratégico: Apéndice A – Protocolo Armonizado de Medidas para el Reinicio y Recuperación de la Aviación en todas las demás áreas (Salud, ANS, Seguridad Operacional y AGA), Apéndice B – Reinicio y recuperación de las operaciones de aviación - Medidas y protocolos AVSEC adoptados por los Estados durante COVID-19 y Apéndice C – Formularios de seguimiento y presentación de informes para la implementación. Como **Adjunto C** se incluye el *Documento de enfoque estratégico para la recuperación de la aviación en las Regiones NAM/ CAR (disponible únicamente en inglés)*. *Nota: Aunque se da por entendido que la armonización es un objetivo principal de las Estrategia vale aclarar que no siempre serán 100% idéntico las acciones o protocolos, sin embargo sí se buscará que exista una equivalencia de acción o protocolo.*



10. Tras la explicación y la discusión la propuesta, la reunión declaró que la propuesta era oportuna y conveniente, dando amplio apoyo y aceptación, en principio. Aruba, Cuba, El Salvador, Estados Unidos, Francia, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, República Dominicana, los Estados del Caribe Oriental y demás Estados expresaron su apoyo y aceptación a la propuesta, dándose varias aclaraciones:

- Nicaragua comentó sobre los equipos técnicos involucrados, en algunos Estados los aeropuertos están cerrados y con restricciones. Se aclaró que la matriz es un documento dinámico y se reconoció que la instrucción también se está considerando para el personal.
- Estados Unidos mencionó que es capital unir esfuerzos, la importancia de elaborar un documento único y felicitó también los resultados del CART. La OACI reconoció la importancia del papel activo tanto de Canadá como de Estados Unidos en el desarrollo de la aviación y el turismo en el Caribe y por ello lo relevante de la estandarización de medidas.
- México agradeció las mejores prácticas y explicó que aerolíneas y aeropuertos ya están tomando sus propias medidas y que la participación de las ACC para coordinar prácticamente a los operadores aéreos y aeroportuarios debe agilizarse, dando bienvenida a la aceptación de este enfoque estratégico
- República Dominicana dio la bienvenida al enfoque y los protocolos armonizados para fundamentar las decisiones de las AAC. Explicó cómo están recuperando su aviación a través de fases hasta el 1 de julio de 2020 donde reiniciarán sus actividades.

- Francia explicó la importancia del papel de la aviación en la recuperación económica mundial. También enfatizó que el informe del CART es esencial y por ello el enfoque estratégico propuesto. La OACI comentó que Europa es el otro gran socio para la región del Caribe.
- Cuba agradeció que el enfoque estratégico de NACC incluye el trabajo integral y coordinado con la Región SAM, felicitando la participación conjunta de ambos Directores Regionales NACC y SAM en esta reunión. Cuba informó que están trabajando para estar listos en el momento que se decida la recuperación segura.
- Santa Lucía anunció que hoy abrieron oficialmente la primera fase de su recuperación, comenzando los vuelos y agradeció la armonización de estos esfuerzos.
- El Representante de Costa Rica ante el Consejo de la OACI explicó que estas iniciativas son importantes para tener una base. El Representante de México ante el Consejo también habló del trabajo intenso del CART para la uniformidad de las medidas.

11. La Oficina NACC de la OACI comentó que el enfoque estratégico igualmente permitirá alinear esfuerzos y medidas con otras regiones como la Región de Europa. El Director de la Oficina Regional SAM de la OACI reforzó los beneficios y la conveniencia de este enfoque para el trabajo conjunto con la región SAM y los beneficios para los Estados y los actores de la aviación. El Director de la Oficina Regional NACC exhortó a los Estados a hacer de este enfoque estratégico la prioridad para una reactivación segura de la aviación sin comprometer la salud de los/as pasajeros(as)/ciudadanos(as) e implementar una solución armonizada para todas las Américas.

12. Por lo anterior, se adoptó la siguiente decisión:

DECISIÓN NACC/DCA/2 ACEPTACIÓN REGIONAL DEL ENFOQUE ESTRATÉGICO PARA LA RECUPERACIÓN DE LA AVIACIÓN PARA LAS REGIONES NAM/CAR

Que, con el fin de guiar, armonizar y apoyar las acciones para el reinicio y la recuperación de la aviación debido a los efectos de la pandemia COVID-19 en las regiones NAM/CAR, los Estados/Territorios NAM/CAR aceptan en principio, el enfoque Estratégico para la Recuperación de la Aviación para las Regiones NAM y CAR del Adjunto C.

13. Con esta aceptación del Enfoque estratégico, se invitó a los/as participantes a usar el sitio web COVID-19 NACC para la implementación del Enfoque Estratégico (<https://www.icao.int/NACC/Pages/NACC-COVID19.aspx>). Finalmente la Reunión acordó las siguientes acciones para la implementación del enfoque:

Acción 1: Que los Estados/Territorios apliquen/promuevan la implementación de los apéndices del Enfoque Estratégico (APÉNDICE A – Protocolo Armonizado de Medidas para el Reinicio y Recuperación de la Aviación en todas las demás áreas (Salud, ANS, Seguridad & AGA), APÉNDICE B – Reinicio y recuperación de las operaciones de aviación - Medidas y protocolos AVSEC adoptados por los Estados durante COVID-19 y APÉNDICE C – Formularios de seguimiento y presentación de informes para la implementación) para reconocimiento multi-regional sobre los protocolos aceptables para el **reinicio** y la **recuperación** de la aviación en los Estados NAM/CAR

Acción 2: Que la OACI trabaje con los Puntos focales designados por los Estados/Territorios en las tareas para implementar y usar las herramientas para el monitoreo del Enfoque Estratégico así como promover su entendimiento y aplicación a través de webinaros y otros medios virtuales de trabajo.

Acción 3: Que la Oficina NACC de la OACI continúe la coordinación con la Oficina Regional SAM de la OACI para sincronizar acciones y llegar a trabajo multi-regional NAM/CAR/SAM basado en este Enfoque Estratégico

Acción 4: Que la OACI promueva los esfuerzos que están realizando los Estados/Territorios bajo este enfoque estratégico a otras entidades, y organizaciones internacionales y la industria, para que los Estados/Territorios NAM/CAR puedan acceder a apoyos externos de ser requerido y fomentar aún más la armonización de medidas necesarias en la recuperación de la aviación.

Acción 5: Que la OACI convoque una Tercera Videoconferencia sobre el COVID-19 para los Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) para presentar los resultados de la implementación de este Enfoque Estratégico en la cual los Estados busquen una posible inclusión de los Ministros de Turismo, Finanzas, Salud Pública y Transporte.



North American, Central American and Caribbean Office (NACC)
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)

ATTACHMENT/ADJUNTO A

**Second North American, Central American and Caribbean (NACC) Directors of Civil Aviation COVID-19
Videoconference**

**Segunda Videoconferencia sobre el COVID-19 para los Directores de Aviación Civil de Norteamérica,
Centroamérica y Caribe (NACC)**

Zoom Meeting, 4 June 2020 / Reunión Zoom, 4 de junio de 2020

LIST OF PARTICIPANTS/ LISTA DE PARTICIPANTES

ARUBA

1. Edwin F. Kelly
2. Anthony Kirchner
3. Albert Boekhoudt

BAHAMAS

4. Charles Beneby
5. Juliea Brathwaite

BARBADOS

6. Tracey Forde Bailey

BELIZE/BELICE

7. Lindsay Garbutt
8. Nigel Carter
9. Gilberto Torres

BERMUDA/BERMUDAS

10. Thomas Dunstan
11. Karolyn Darrell-Burgess
12. Brett Lefkowitz

CANADA /CANADÁ

13. Elsa Henchiri
14. Frank Neubauer
15. Andrew Larsen
16. Shannon Wright

CAYMAN ISLANDS/ISLAS CAIMANES

17. Richard Smith
18. Nicoela McCoy
19. Alastair Robertson
20. Craig Smith
21. Samuel Williams-Rodriguez
22. Lizette Yearwood
23. Robert Harris
24. John Lee
25. Albert Anderson
26. Bianca Moore-Downey
27. Chad Yates

COSTA RICA

28. Álvaro Vargas
29. Guillermo Hoppe
30. Andrea Jiménez
31. Luis Miranda
32. Luis Diego García
33. Rolando Richmond
34. Marco López
35. Fernando Zeledón

CUBA

36. Carlos Andino
37. Mirta Crespo
38. Mercedes Vázquez
39. Orlando Nevot
40. Norberto Cabrera

DOMINICAN REPUBLIC/REPÚBLICA DOMINICANA

41. Alejandro Herrera
42. Carlos Veras
43. Santiago Rosa
44. Betty Castaing
45. Bolívar De León
46. Camila Moya

EL SALVADOR

47. Jorge Alberto Puquirre
48. Homero Morales
49. José Viaud
50. Andrea López
51. Katherine Martínez
52. Celina Linares
53. Roberto Flores
54. Edwin Alegria
55. Odaly Morales

FRANCE/FRANCIA

56. Patrick Pezzetta

GRENADA/GRANADA

57. Clarice Modeste-Curwen
58. Arlene Buckmire-Outram
59. Earl Charles
60. Wendy Francette-Williams

GUATEMALA

61. Francis Argueta
62. Berner Sandoval
63. Paola Moreira

HAITI/HAITÍ

64. Olivier Philip Jean

HONDURAS

65. Wilfredo Lobo
66. Roberto O'connor
67. Carmen Maradiaga
68. Heriberto Sierra

69. Marbella Colindres
70. Paola Velásquez

JAMAICA

71. Nari Williams-Singh

MEXICO/MÉXICO

72. Rodrigo Vásquez Colmenares
73. Dionisio Méndez Mayora
74. Marco Antonio Loustaunau Caballero
75. Jesús Moreno Bautista
76. Pablo Carranza
77. Rafael García Gijón
78. Maricruz Hernández García
79. Elic Jacob Herrera Hernández
80. Rosalba Gabriela Paz Castillo
81. Gonzalo Carrasco
82. Guillermo Magaña
83. Felipe de Jesús Castillo Reyes
84. Paulo Cruz
85. Leonardo Martínez Bautista
86. Miguel Ocampo
87. Odett Sánchez
88. Rosa Ramírez
89. Delia Castellanos Saavedra

MONTSERRAT

90. Joseph Irish

NETHERLANDS/PAÍSES BAJOS

91. Frederik Blaauw

NICARAGUA

92. Carlos Salazar

SAINT KITTS AND NEVIS/SAN KITTS Y NEVIS

93. Royston Griffn
94. Kenrick Duncan
95. Arthnel Jordan

SAINT LUCIA/SANTA LUCÍA

96. Eustace Cherry

SAINT VINCENT AND THE GRENADINES/SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS

97. Andrea Best

SINT MAARTEN/SAN MARTÍN

98. Louis Halley

SPAIN/ESPAÑA

99. Víctor Aguado

TRINIDAD AND TOBAGO/TRINIDAD Y TABAGO

100. Francis Regis
 101. Kingsley Herrera
 102. Rohan Garib
 103. Felix Pearson
 104. Alexis Brathwaite

TURKS AND CAICOS ISLANDS/ISLAS TURCAS Y CAICOS

105. Peter Forbes
 106. Keith Malcolm

UNITED KINGDOM/REINO UNIDO

107. Maria Boyle
 108. Mark Baker
 109. Bryan De Couto

UNITED STATES/ESTADOS UNIDOS

110. Nicholas Reyes
 111. Lorrie J. Fussell

CARICOM

112. Pauline D. Yearwood

COCESNA

113. Juan Carlos Trabanino
 114. Gabriel Quirós
 115. Manuel Cáceres
 116. Mario Martínez
 117. Roy Vásquez
 118. Giovanni Tobar

IDB/BID

119. Reinaldo Fioravanti
 120. Eduardo Café
 121. Ana Beatriz
 122. Rodrigo Cruvinel
 123. Carolina Benitez
 124. Rafael Poveda
 125. Christopher Persaud

ICAO SECRETARIAT/SECRETARÍA DE LA OACI

126. Fang Liu
 127. Jorge Vargas
 128. Melvin Cintron
 129. Fabio Rabbani
 130. Javier López González
 131. Miguel Marin
 132. Ansa Jordaan
 133. Julio Siu
 134. Guillermo Iovino
 135. Ignacio Iglesia
 136. Ricardo Delgado
 137. Jaime Calderón
 138. Raúl Martínez
 139. Luis Sánchez
 140. Mayda Ávila
 141. Eddian Méndez
 142. José María Peral
 143. Fernando Camargo
 144. Marcelo Orellana
 145. Javier Sanchez
 146. Pamela Burga
 147. Rubén Martínez Lino
 148. Mekki Lahlou
 149. Mathias Warmbold
 150. Daniel Souhami
 151. Connie Morales

LIST OF PARTICIPANTS/LISTA DE PARTICIPANTES

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
ARUBA		
Edwin F. Kelly Director	Department of Civil Aviation	E-mail edwin.kelly@dca.gov.aw;
Anthony Kirchner	Department of Civil Aviation	E-mail Anthony.kirchner@dca.gov.aw;
Albert Boekhoudt	Department of Civil Aviation	E-mail Albert.boekhoudt@dca.gov.aw;
BAHAMAS		
Charles Beneby Director of Civil Aviation	Civil Aviation Department	E-mail Charles.beneby@bcaa.gov.bs;
Juliea Brathwaite		E-mail juliea.brathwaite@bcaabahamas.com;
BARBADOS		
Tracey Forde Bailey Director of Civil Aviation (ag)	Civil Aviation Department	E-mail civil.aviation@Barbados.gov.bb; Tracey.Forde-Bailey@barbados.gov.bb;
BELIZE/BELICE		
Lindsay Garbutt Director of Civil Aviation	Department of Civil Aviation	E-mail lindsay.garbutt@civilaviation.gov.bz;
Nigel Carter Chief Operations Officer	Department of Civil Aviation	E-mail nigel.carter@civilaviation.gov.bz;
Gilberto Torres Advisor to DCA	Department of Civil Aviation	E-mail gilberto.torres@civilaviation.gov.bz;
BERMUDA/BERMUDAS		
Thomas Dunstan Director General	Civil Aviation Authority	E-mail tdunstan@bcaa.bm;
Karolyn Darrell-Burgess Director of Safety Oversight	Civil Aviation Authority	E-mail kadburgess@bcaa.bm;
Dr. Brett Lefkowitz Incident Command	Government of Bermuda	E-mail blefkowitz@gov.bm;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
CANADA/CANADÁ		
Elsa Henchiri Chief, Aviation Safety Policy Division	Transport Canada	E-mail Elsa.Henchiri@tc.gc.ca;
Frank Neubauer Alternate Representative	Permanent Mission of Canada to the International Civil Aviation Organization (ICAO)	E-mail frank.neubauer@tc.gc.ca;
Andrew Larsen Chief, Technical Programs, Evaluation and Coordination	Transport Canada	E-mail andrew.larsen@tc.gc.ca;
Shannon Wright Senior Advisor, International Aviation	Transport Canada	E-mail shannon.wright@tc.gc.ca;
CAYMAN ISLANDS/ISLAS CAIMANES		
Richard Smith Director General of Civil Aviation	Civil Aviation Authority	E-mail civil.aviation@caacayman.com;
Nicoela McCoy Deputy Director-General	Civil Aviation Authority	E-mail Nikki.mccoy@caacayman.com;
Alastair Robertson Director Air Navigation Services Regulation	Civil Aviation Authority	E-mail Alastair.robertson@caacayman.com;
Craig Smith ANSR Inspector	Civil Aviation Authority	E-mail craig.smith@caacayman.com;
Robert Harris ANSR Inspector	Civil Aviation Authority	E-mail Robert.harris@caacayman.com;
John Lee Chief Medical Officer	Civil Aviation Authority	E-mail john.lee@gov.ky;
Dr. Samuel Williams-Rodriguez Medical Officer of Health	Health Services Authority	E-mail Samuel.williams@hsa.ky;
Lizette Yearwood CEO	Health Services Authority	E-mail Lizette.yearwood@hsa.ky;
Albert Anderson Chief Executive Officer	Owen Roberts International Airport, Grand Cayman	E-mail Albert.anderson@caymanairports.com;
Bianca Moore-Downey Chief Commercial Officer	Owen Roberts International Airport, Grand Cayman	E-mail Bianca.mooredowney@caymanairports.com;
Chad Yates Chief Security Officer	Owen Roberts International Airport, Grand Cayman	E-mail Chad.yates@caymanairports.com;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
COSTA RICA		
Álvaro Vargas Director General	Dirección General de Aviación Civil	E-mail avargas@dgac.go.cr;
Guillermo Hoppe Representante de Costa Rica ante la OACI.	Misión de Costa Rica	Email: CostaRica@icao.int;
Andrea Jiménez Alternata	Misión de Costa Rica	Email: ajimenez@icao.int;
Luis Miranda Subdirector General	Dirección General de Aviación Civil	E-mail lmiranda@dgac.go.cr;
Luis Diego García Jefe Departamento de Seguridad Operacional	Dirección General de Aviación Civil	E-mail lgarcia@dgac.go.cr;
Rolando Richmond Jefe ANS	Dirección General de Aviación Civil	E-mail rrichmond@dgac.go.cr;
Marco López Encargado SSP	Dirección General de Aviación Civil	E-mail mlopez@dgac.go.cr;
Fernando Zeledón NCCM	Dirección General de Aviación Civil	E-mail fzeledon@dgac.go.cr;
CUBA		
Carlos Andino Vicepresidente	IACC	E-mail: vp@iacc.avianet.cu;
Mirta Crespo Representante	Misión de Cuba ante la OACI	E-mail Cuba@icao.int;
Mercedes Vázquez	IACC	E-mail mercedes.vazquez@iacc.avianet.cu;
Norberto Cabrera Director AGA	IACC	E-mail norberto.cabrera@iacc.avianet.cu;
DOMINICAN REPUBLIC/REPÚBLICA DOMINICANA		
Alejandro Herrera Rodríguez Director General	IDAC	E-mail director_general@idac.gov.do;
Carlos Veras Representante	Consejo de la OACI	E-mail: DominicanRepublic@icao.int;
Santiago Rosa Martínez Subdirector.General	IDAC	E-mail srosa@idac.gov.do;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
Francisco Bolívar León Paulino , Director SNA	IDAC	E-mail bleon@idac.gov.do ;
Betty Castaing Directora de Planificación y Desarrollo	IDAC	E-mail bcastaing@idac.gov.do ;
Camila Moya		E-mail
EL SALVADOR		
Jorge Alberto Puquirre Director Ejecutivo	Autoridad de Aviación Civil	E-mail JPuquirre@aac.gob.sv ;
Homero Morales Subdirector de Navegación Aérea	Autoridad de Aviación Civil	E-mail: hmorales@aac.gob.sv ;
José Viaud Subdirector de seguridad de vuelo	Autoridad de Aviación Civil	E-mail jviaud@aac.gob.sv ;
Andrea López Gerente legal	Autoridad de Aviación Civil	E-mail alopez@aac.gob.sv ;
Katherine Martínez Jefe Organización Métodos y Regulaciones	Autoridad de Aviación Civil	E-mail kmartinez@aac.gob.sv ;
Celina Linares	Autoridad de Aviación Civil	E-mail clinares@aac.gob.sv ;
Roberto Flores	Autoridad de Aviación Civil	E-mail rflores@aac.gob.sv ;
Edwin Alegria	Autoridad de Aviación Civil	E-mail ealegria@aac.gob.sv ;
FRANCE/FRANCIA		
Patrick Pezzetta Adjoint au DSAC Antilles Guyane Deputy director of civil aviation for French West Indies and French Guyana	DSAC	E-mail patrick.pezzetta@aviation-civile.gouv.fr ;
GRENADA/GRANADA		
Hon. Dr. Clarice Modeste Curwen	Minister for Tourism and Civil Aviation	E-mail Dr.cmodeste@gmail.com ;
Arlene Buckmire-Outram Permanent Secretary	Ministry of Tourism, Civil Aviation	E-mail ps@tourism.gov.gd ;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
Earl Charles Senior Civil Aviation Officer	Ministry of Tourism, Civil Aviation	E-mail Earlpcharles@gmail.com;
Wendy Francette-Williams CEO	Grenada Airports Authority	E-mail Wfwilliams@mbiagrenada.com ;
GUATEMALA		
Francis Arturo Argueta Aguirre Director General	Dirección General de Aeronáutica Civil	E-mail francis.argueta@dgac.gob.gt;
Berner Sandoval	Dirección General de Aeronáutica Civil	E-mail
Paola Moreira Unidad de Relaciones Internacionales	Dirección General de Aeronáutica Civil	E-mail paola.moreira@dgac.gob.gt;
HAITI		
Olivier Philip Jean Directeur General de l'Aviation Civile	OFNAC	E-mail; olivier.p.jean@gmail.com;
HONDURAS		
Wilfredo Lobo Director Ejecutivo	AHAC	E-mail wlobo@ahac.gob.hn;Willobo2013@gmail.com;
Roberto O'connor Subdirector Técnico	AHAC	E-mail roconnor@ahac.gob.hn;
Carmen Maradiaga Asesoría Legal	AHAC	E-mail cmaradiaga@ahac.gob.hn;
Heriberto Sierra Navegación Aérea	AHAC	E-mail hsierra@ahac.gob.hn;
Marbella Colindres Jefe de Facilitación	AHAC	E-mail acolindres@ahac.gob.hn;
Paola Velásquez NCCM	AHAC	E-mail pvelasquez@ahac.gob.hn;
JAMAICA		
Nari Williams-Singh Director General of Civil Aviation	Civil Aviation Authority	E-mail nari.williams-singh@jcaa.gov.jm;
MÉXICO		
Rodrigo Vásquez Colmenares Director	Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)	E-mail: rodrigo.vasquez@sct.gob.mx;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
Dionisio Méndez Mayora Representante Permanente	Misión Permanente de México ante la OACI	Email: dmendez@icao.int ;
Marco Antonio Loustaunau Representante Alterno	Misión Permanente de México ante la OACI	Email: mloustaunau@icao.int ;
Jesús Moreno Bautista Director General Adjunto de Seguridad Aérea	AFAC	E-mail jmoreno@sct.gob.mx ;
Pablo Carranza Director General Adjunto de Aviación	AFAC	E-mail: pcarranp@sct.gob.mx ;
Rafael García Gijón Director General Adjunto de Transporte y Control Aeronáutico	AFAC	E-mail ragarcia@sct.gob.mx ;
Gonzalo Carrasco Director de Certificación de Licencias	AFAC	E-mail gonzalo.carrasco@sct.gob.mx ;
Elic Jacob Herrera Hernández Director de Seguridad Aérea	AFAC	E-mail elic.herrera@sct.gob.mx ;
Rosalba Gabriela Paz Castillo Jefa de Departamento Técnico	AFAC	E-mail rpazcast@sct.gob.mx ;
Maricruz Hernández García Directora de Aeropuertos	AFAC	E-mail maricruz.hernandez@sct.gob.mx ;
Guillermo Magaña Director de Aviación	AFAC	E-mail: gmagana@sct.gob.mx ;
Odett Sánchez Directora de Evaluación Financiera	AFAC	E-mail odett.sanchez@sct.gob.mx ;
Miguel Ocampo Director de Seguridad de la Aviación Civil	AFAC	E-mail
Leonardo Martínez Bautista Subdirector de SSP	AFAC	E-mail: lmartinb@sct.gob.mx ;
Paulo Cruz Subdirector de Infraestructura	AFAC	E-mail: pcruzar@sct.gob.mx ;
Rosa Ramírez Subdirectora Seguridad Aérea	AFAC	E-mail:
Felipe de Jesús Castillo Reyes Comandante General	AICM	E-mail fcastill@sct.gob.mx ;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
Delia Castellanos Saavedra Jefa del Departamento de Organismos Internacionales	AFAC	E-mail dcastell@sct.gob.mx;
MONTSERRAT		
Joseph Irish Airport Manager	John A Osborne Airport	E-mail irishjl1@outlook.com; irishjl@gov.ms;
NETHERLANDS/PAÍSES BAJOS		
Frederik Blaauw Afdeling Luchtvaartveiligheid	Directie Luchtvaart	E-mail frederik.blaauw@minienw.nl;
NICARAGUA		
Carlos Salazar Director General	INAC	E-mail dg@inac.gob.ni;
SAINT KITTS AND NEVIS/SAN KITTS Y NEVIS		
Royston Griffin Civil Aviation Officer	Ministry of Foreign Affairs & Civil Aviation	E-mail civilaviationaffairs@gmail.com;
Kenrick Duncan	Ministry of Foreign Affairs & Civil Aviation	E-mail
Arthnel Jordan	Ministry of Foreign Affairs & Civil Aviation	E-mail
SAINT LUCIA /SANTA LUCIA		
Eustace Lee Cherry Civil Aviation Office		E-mail eucherry@gosl.gov.lc;
SAINT VINCENT AND THE GRENADINES/SAN VICENTE Y LAS GRANADINAS		
Andrea Best Director of Airports (Ag)		E-mail andreabest.airports@gmail.com ;
SINT MAARTEN		
Louis Halley Department Head	Civil Aviation, Shipping and Maritime	E-mail Louis.halley@sintmaartengov.org;
SPAIN/ESPAÑA		
Víctor M. Aguado Representante Permanente de España ante el Consejo de la OACI	Misión de España ante la OACI	E-mail Spain@icao.int;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
TRINIDAD AND TOBAGO/TRINIDAD Y TABAGO		
Francis Regis Director General of Civil Aviation	Civil Aviation Authority	E-mail fregis@caa.gov.tt;
Kingsley Herrera Executive Manager Safety Regulation	Civil Aviation Authority	E-mail kherreira@caa.gov.tt;
Rohan Garib Executive Manager Air Navigation Services	Civil Aviation Authority	E-mail rgarib@caa.gov.tt;
Felix Pearson Executive Manager Corporate Services (Ag.)	Civil Aviation Authority	E-mail fpearson@caa.gov.tt;
Alexis Brathwaite Manager Air Traffic Services and Air Navigation Services Safety	Civil Aviation Authority	E-mail abrathwaite@caa.gov.tt;
TURKS AND CAICOS ISLANDS/ISLAS TURCAS Y CAICOS		
Peter Forbes Managing Director	Civil Aviation Authority	E-mail pforbes.caa@tcway.tc;
Keith Malcolm Senior Airworthiness Inspector	Civil Aviation Authority	E-mail kdmalcolm.caa@tcway.tc;
UNITED KINGDOM/REINO UNIDO		
Maria Boyle Chief Executive Officer	Air Safety Support International (ASSI)	E-mail maria.boyle@airsafety.aero;
Mark Baker Safety Development Manager	ASSI	E-mail mark.baker@airsafety.aero;
Bryan de Couto	ANC	E-mail BDecouto@icao.int;
UNITED STATES/ESTADOS UNIDOS		
Nicholas Reyes Director, Western Hemisphere, International Affairs	Federal Aviation Administration (FAA)	E-mail nicholas.reyes@faa.gov;
Lorrie J. Fussell Foreign Affairs Specialist, Western Hemisphere Office of International Affairs	FAA	E-mail Lorrie.Fussell@faa.gov;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
CARICOM		
Pauline D. Yearwood Deputy Programme Manager, Transportation Directorate of Trade and Economic Integration	CARICOM Secretariat	E-mail pauline.yearwood@caricom.org
COCESNA		
Juan Carlos Trabanino Presidente Ejecutivo	COCESNA	E-mail presidencia@cocesna.org;
Gabriel Quirós Director	ACNA	E-mail Gabriel.quirós@cocesna.org;
Manuel Cáceres Director	ACSA	E-mail manuel.caceres@cocesna.org;
Mario Martínez Director	ICCAE	E-mail mario.martinez@cocesna.org;
Roy Vásquez	ACSA	E-mail roy.vasquez@cocesna.org;
Giovanni Tobar Gerente	GEREMAC	E-mail giovanni.tobar@cocesna.org;
IADB/BID		
Eduardo Café	Inter-American Development Bank	E-mail educafe84@gmail.com;
Christopher Persaud Transport Senior Specialist	Inter-American Development Bank	E-mail chrisp@iadb.org;
Reinaldo Fioravanti	Inter-American Development Bank	E-mail reinaldo_fioravanti@yahoo.com; reinaldo_fioravanti@hks.harvard.edu;
Ana Beatriz	Inter-American Development Bank	E-mail anafi@iadb.org;
Carolina Benitez	Inter-American Development Bank	E-mail cbenitez@iadb.org;
Rodrigo Cruvinel	Inter-American Development Bank	E-mail rcruvinel@iadb.org;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
Rafael Poveda	Inter-American Development Bank	E-mail rafaelp@iadb.org;
ICAO/OACI		
Fang Liu Secretary General	ICAO Headquarters Sede de la OACI	
Melvin Cintron Regional Director Director Regional	North American, Central American and Caribbean Regional Office (NACC) Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail icaonacc@icao.int;
Fabio Rabbani Regional Director Director Regional	South American Regional Office (SAM) Oficina para Sudamérica (SAM)	E-mail icaosam@icao.int
Javier López González Chief, Field Operations Section Field Operations Section (FOS)	ICAO Headquarters Sede de la OACI	E-mail jlopezgonzalez@icao.int;
Miguel Marin Chief, Operational Safety Section	ICAO Headquarters Sede de la OACI	E-mail MMarin@icao.int;
Johanna Jordaan Chief, Aviation Medicine Section	ICAO Headquarters Sede de la OACI	E-mail JJordan@icao.int;
Julio Siu Deputy Regional Director Director Regional Adjunto	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail jsiu@icao.int;
Ignacio Iglesia Head, Project Implementation Unit in FOS	ICAO Headquarters Sede de la OACI	E-mail iglesia@icao.int;
Guillermo Iovino Head, Project Development Unit	ICAO Headquarters Sede de la OACI	E-mail giovino@icao.int;
Ricardo Delgado Regional Officer, Aviation Security and Facilitation Especialista Regional en Seguridad de la Aviación y Facilitación	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail: rdelgado@icao.int;
Jaime Calderón Regional Officer, Aerodromes and Ground Aids Especialista Regional en Aeródromos y Ayudas Terrestres	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail jcalderon@icao.int;
Raúl Martínez Regional Officer, Aeronautical Information Management Especialista Regional en Información Aeronáutica	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail rmartinez@icao.int;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
Luis Sánchez Regional Officer, Aeronautical Meteorology Especialista Regional, Meteorología Aeronáutica	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail lsanchez@icao.int ;
Mayda Ávila Regional Officer, Communications, Navigation and Surveillance Especialista Regional en Comunicaciones, Navegación y Vigilancia	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail mavila@icao.int ;
Eddian Méndez Regional Officer, Air Traffic Management and Search and Rescue Especialista Regional en Gestión del Tránsito Aéreo y Búsqueda y Salvamento	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail emendez@icao.int ;
José María Peral Regional Officer, Aviation Security and Facilitation Especialista Regional en Seguridad de la Aviación y Facilitación	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail jmperal@icao.int ;
Fernando Camargo Regional Officer, Technical Assistance Especialista Regional en Asistencia Técnica	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail fcamargo@icao.int ;
Marcelo Orellana Regional Officer, Flight Safety Especialista Regional en Implementación de Seguridad de Vuelo	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail morellana@icao.int ;
Javier Sánchez Field Project Officer Americas, Europe, and Middle East Unit (AME)	ICAO Headquarters Sede de la OACI	E-mail jsanchez@icao.int ;
Pamela Burga Montezuma Field Project Specialist}Americas, Europe, and Middle East Unit (AME)	ICAO Headquarters Sede de la OACI	E-mail pburga@icao.int ;
Rubén Martínez Lino Regional Officer, Accident Investigation and Prevention Especialista Regional en Investigación y Prevención de Accidentes	North American, Central American and Caribbean Office (NACC) Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC)	E-mail rgmlino@icao.int ;
Mekki Lahlou TRAINAIR PLUS Programme Coordinator	ICAO Headquarters Sede de la OACI	E-mail mlahlou@icao.int ;

Name / Position Nombre / Puesto	Administration / Organization Administración / Organización	Telephone / E-mail Teléfono / Correo electrónico
Matthias Warmbold Field Operations Officer, Africa and Asia Pacific Unit (APA) Oficial de Operaciones de campo, Unidad África y Asia Pacífico (APA)	ICAO Headquarters Sede de la OACI	E-mail mwarmbold@icao.int;
Daniel Souhami	ICAO Headquarters Sede de la OACI	E-mail DSouhami@icao.int;
Connie Morales Field Project Officer Oficial de Proyectos de campo	ICAO Headquarters / Sede de la OACI Technical Cooperation Bureau	E-mail cmorales@icao.int

2nd NACC DGs COVID-19 Videoconference / 2a Videoconferencia COVID-19 DG NACC

**ATTACHMENT/ADJUNTO B
PROGRAMME/PROGRAMA**

*Please join the session at least 10 minutes before the scheduled time for general instructions.
Favor de unirse a la sesión 10 minutos antes de la hora para recibir instrucciones generales.*

<p>Local time Mexico City/Hora local Ciudad de México</p>	<p align="center">THURSDAY/JUEVES 4 June 2020 / 4 de junio de 2020</p>
<p>09:30–09:45</p>	<p align="center">Introduction by Mr. Melvin Cintron, Regional Director, ICAO NACC Regional Office Opening remarks by Dr. Fang Liu, ICAO Secretary General Introduction of Participating Council Members/ Introducción por el Sr. Melvin Cintron, Director Regional, Oficina Regional NACC de la OACI, Palabras de inauguración por la Dra. Fang Liu, Secretaria General de la OACI Presentación de los Miembros del Consejo participantes</p>
<p>09:45–10:00</p>	<p align="center">Introduction of Individual States/Territories Presentación de los Estados/Territorios Individuales</p>
<p>10:00–11:00</p>	<p>Presentation by the Representative of Costa Rica on the Council of ICAO on the Council Aviation Recovery Taskforce (CART) and the ICAO NACC Regional Director on Principles for aviation restart and recovery/Harmonization of aviation public health-related measures and safety, security, facilitation and other related measures; supported by ANB and TCB interventions / Presentación por el Representante de Costa Rica ante el Consejo de la OACI sobre el Grupo de Tarea sobre Recuperación de la Aviación (CART) y del Director Regional NACC de la OACI sobre los Principios para el reinicio y la recuperación de la aviación/Armonización de las medidas relacionadas con la salud pública de la aviación y medidas relacionadas con la seguridad operacional, seguridad de la aviación, facilitación y otras relacionadas; apoyado por intervenciones de ANB y TCB</p>
<p>11:00-11:30</p>	<p>Directors General open discussions on regional acceptance of harmonized protocols and such matters. Identification of DGs need for socializing conclusion with their National Health Commission or equivalent body/ Discusiones abiertas de los Directores Generales sobre aceptación de los protocolos armonizados y asuntos afines. Identificación de la necesidad de los DG sobre hacer pública la conclusión con su Comisión Nacional de Salud u órgano equivalente</p>
<p>11:30-11:50</p>	<p>Definition/agreement of States on next steps for the acceptance of the set of protocols for aviation restart and recovery/ Definición/acuerdo de los Estados sobre los próximos pasos para la aceptación del Conjunto de protocolos para el reinicio y la recuperación de la aviación</p>
<p>11:50-12:00</p>	<p align="center">Recap and follow-up actions. Other business and Closing/ Resumen y acciones de seguimiento, otros asuntos y palabras de clausura</p>



ADJUNTO C

OACI

Enfoque estratégico para la recuperación de la aviación en las Regiones NAM/CAR

Oficina Regional NACC de la OACI



ENFOQUE ESTRATÉGICO PARA LA RECUPERACIÓN DE LA AVIACIÓN EN LAS REGIONES NORTEAMÉRICA Y CARIBE (NAM/CAR)

MARCO PARA LA RECUPERACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL EN LA REGIÓN NAM/CAR EN RESPUESTA AL COVID-19

[BORRADOR]

Es importante destacar que el presente no representa un documento jurídicamente vinculante, ni actividades obligatorias o de cumplimiento obligatorio. Sin embargo, representa a las regiones, con el fin de apoyar los conceptos de la OACI tal como están representados en los resultados del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI. Observamos que "La labor del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI tiene por objeto proporcionar una orientación práctica y armonizada a los gobiernos y operadores de la industria a fin de reiniciar el sector del transporte aéreo internacional y recuperarse de los efectos de COVID-19 de forma mundial coordinada". Tomamos nota además de que este documento, así como el documento del Consejo y las medidas conexas, son documentos vivos y como tales se actualizarán según sea necesario dadas las circunstancias dinámicas del COVID-19. La Oficina Regional NACC será la depositaria de este documento y sus apéndices conexas y se encargará de la coordinación regional con los Estados miembros para futuras revisiones. El documento también representa un enfoque coordinado de las prácticas óptimas y las aportaciones de los Estados, la industria, las organizaciones internacionales y otros usuarios de una compilación de las mejores prácticas y las experiencias de esta situación, la cual cambia constantemente. Reconocemos la gran diversidad de los Estados miembros de la Región NACC y la complejidad asociada a la estandarización en una región tan diversa. En el presente documento se tienen en cuenta las medidas y protocolos armonizados que pueden aplicarse en toda la Región y coordinarse mejor con otras regiones. En este documento y en los apéndices conexas se esbozan medidas y protocolos que, si se siguen, podrían ser reconocidos por otros Estados como un método aceptable para mejorar la salud, la seguridad operacional y la seguridad de la aviación, así como otras medidas de aplicación necesarias para el reinicio de la aviación en nuestra Región.

Este documento ha sido aprobado por la 2ª Videoconferencia sobre el COVID-19 para los Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) y publicado por la Oficina Regional NACC de la OACI, México, México D.F.

ÍNDICE

ÍNDICE	i
ANTECEDENTES.....	ii
REGISTRO DE ENMIENDAS Y CORRECCIONES.....	ii
ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS.....	iv
1. Introducción.....	1
1.1 Antecedentes.....	1
1.2 Desarrollo del enfoque estratégico	2
2. El Enfoque Estratégico de Recuperación de la Aviación.....	2
<i>Desafíos</i>	2
<i>Comunicación/Coordinación</i>	3
2.2 Aspiraciones.....	4
2.3 Áreas de enfoque.....	5
2.4 Principios Rectores.....	7
2.5 Actividades.....	8
3 Monitoreo y evaluación.....	10
3.1 Gobernanza de las iniciativas relacionadas con la recuperación COVID-19.....	10
3.2 Consideraciones sobre las comunicaciones.....	11
4 Estrategia de implementación.....	11
4.1 Declaraciones de aplicación.....	11
APÉNDICE A - Propuesta de Protocolo Armonizado de Medidas para el Reinicio y la Recuperación de la Aviación en todas las demás áreas (Salud, ANS, Seguridad Operacional y AGA)	1
APÉNDICE B - Reinicio y recuperación de las operaciones de aviación - Medidas y protocolos de AVSEC adoptados por los Estados durante el COVID-19.....	1
APÉNDICE C - Formularios de monitoreo y presentación de informes para la implementación	1

ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

ACI-LAC	Consejo Internacional de Aeropuertos – Latinoamérica y Caribe
BID	Banco Inter-Americano de Desarrollo
CAA	Autoridad de Aviación Civil/Aministración de Aviación Civil (AAC)
CANSO	Organización Civil de Proveedores de Servicios de Navegación Aérea
CAPSCA	Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil
CART	Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI
CLAC	Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
COVID-19	Enfermedad Coronavirus 2019
CCRD	Diferencias relacionadas con la contingencia COVID-19
DCA	Directores General de Aviación Civil
IATA	Asociación del Transporte Aéreo Internacional
IFALPA	Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas
NACC	Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OMS	Organización Mundial de la Salud
OPS	Organización Panamericana de la Salud
PHC	Corredor de Salud Pública
RASG-PA	Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación-Panamérica
SAM	Sudamérica
UNWTO	Organización Mundial del Turismo

1. Introducción

1.1 Antecedentes

1.1.1 La industria de la aviación y el transporte aéreo en general se han visto muy afectados por el brote de COVID-19. Las líneas aéreas, los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea, así como otros agentes de la industria han solicitado a los gobiernos y a la OACI que adopten medidas para ayudar a reducir los efectos de la crisis. Toda la comunidad reconoce la urgente necesidad de reducir el riesgo para la salud pública de la propagación de COVID-19 por el transporte aéreo y de proteger la salud de los viajeros y del personal de aviación;

1.1.2 Los Estados/Territorios de NACC y la comunidad de la aviación han subrayado la importancia de:

- a) Asegurar que las acciones y medidas de respuesta se basen en la ciencia y los hechos;
- b) la colaboración intersectorial y los principios del multilateralismo, una fuerte cooperación internacional y la coordinación entre todas las entidades que participan en la acción conjunta contra esta emergencia de salud pública de interés internacional (PHEIC); y
- c) Proporcionar información fiable y oportuna a las autoridades aeronáuticas, las líneas aéreas y otros operadores de aeronaves, los aeropuertos y el público para ayudar a controlar la ulterior propagación del virus.

1.1.3 En estas condiciones críticas, la OACI ha dado tranquilidad a los Estados y a todos los Interesados de que seguirá apoyando al sector de la aviación trabajando con los Estados miembros y cooperando con la OMS y otros organismos pertinentes del sistema de las Naciones Unidas, y con asociados de la industria como la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI); y seguirá vigilando de cerca la situación, apoyando a los Estados miembros en sus medidas de respuesta, según proceda, y está dispuesta a adoptar nuevas medidas a medida que evolucionen las circunstancias.

1.1.4 El 1º de junio de 2020, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por conducto del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo, ha resuelto asociarse con sus Estados miembros, las organizaciones internacionales y regionales y la industria para hacer frente a esos desafíos y proporcionar orientación mundial para el reinicio y recuperación seguras y sostenibles del sector de la aviación. Como resultado del CART, se ha propuesto un enfoque internacional para el reinicio y la recuperación de la aviación. Las medidas armonizadas a nivel mundial y regional, mutuamente aceptadas, son esenciales. Esas medidas deben ser compatibles con los requisitos de seguridad operacional y seguridad de la aviación, proporcionadas para el mejoramiento de la salud pública, flexibles en la medida de lo posible para permitir una recuperación económica viable y protegidas para no distorsionar los mercados. Las medidas que imponen costos o cargas a la industria deben ser cuidadosamente consideradas y justificadas por la seguridad operacional, la salud pública y la confianza de los pasajeros y la tripulación.

1.1.5 A este respecto, los Estados y territorios de la región NACC apoyan plenamente la orientación proporcionada por el Consejo de la OACI y convinieron en que es necesario un enfoque estratégico, elaborado de manera conjunta y en colaboración, para atender a la multitud de situaciones y diferentes solicitudes, así como las respuestas de los gobiernos y el compromiso de colaboración

expresado por los Estados miembros y la industria (líneas aéreas, aeropuertos, proveedores de servicios de navegación aérea, otros) para hacer frente a la situación actual y lograr una recuperación más rápida y armonizada y también para evitar la duplicación y atomización de esfuerzos. Para ello, el jueves 4 de junio de 2020, durante la 2ª Videoconferencia sobre el COVID-19 para los Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC), se acordaron principios con este enfoque.

1.1.6 La reunión destacó el llamamiento a la dirección de la OACI y apoyó las iniciativas de la Oficina Regional NACC de la OACI, y concluyó en algunos puntos principales de acción para trabajar juntos de manera ordenada, informada y segura:

- a) Apoyo a la aplicación de la Matriz sobre el reinicio y recuperación de las operaciones de aviación relacionadas con AVSEC - Medidas Sanitarias adoptadas por los Estados durante el COVID-19
- b) Aprobación del Protocolo Armonizado de Medidas para el Reinicio y Recuperación de la Aviación en todas las demás áreas (Salud, ANS, Seguridad Operacional y AGA)
- c) El Director de la Oficina Regional NACC continuará la coordinación con su homólogo de la Oficina Regional SAM para sincronizar las acciones y alcanzar un acuerdo multi-regional NAM/CAR/SAM basado en este enfoque estratégico
- d) El Director de la Oficina Regional NACC estará disponible para presentar los esfuerzos realizados por los Estados a otras entidades y organizaciones internacionales para que los Estados del NAM/CAR obtengan apoyo externo si es necesario y para seguir fomentando la armonización de las medidas necesarias para la recuperación de la aviación

1.2 Desarrollo del enfoque estratégico

1.2.1 En el momento de la elaboración del presente documento, se considera que algunas medidas inmediatas ya se han aplicado, y algunas que están dentro de las actividades iniciales de respuesta a la crisis ya están incluidas en las iniciativas.

2. El Enfoque Estratégico de Recuperación de la Aviación

2.1 En este capítulo se presenta el enfoque de la estrategia de recuperación de la aviación para las regiones del NAM/CAR, elaborado en colaboración con los diferentes actores del sistema de aviación civil de la Región. Se basa en la orientación del CART del Consejo de la OACI, la retroalimentación de los Estados/Territorios NACC y el Consejo, así como en las guías mundiales de la Secretaría de la OACI.

Desafíos

2.1.1 La gama de desafíos identificados, que deberían abordarse, es muy amplia y se extiende a todas las diferentes áreas de la aviación civil y a los planes mundiales y regionales de la OACI. Los principales desafíos identificados, que, como se mencionó anteriormente, no serán los únicos que se abordarán, se presentan a continuación. Podrían incorporarse nuevos desafíos al proceso siempre y cuando se logren avances o retrocesos en las medidas de contención del brote.

Comunicación/Coordinación

2.1.2 La comunicación y la coordinación se convierten en uno de los principales desafíos que hay que afrontar. Cuando se identifican las decisiones tomadas, que podrían haber sido tomadas de una manera más colaborativa. Esta situación podría ser el resultado de las brechas en las comunicaciones de los Estados y de la propia OACI con las diferentes partes interesadas o afectadas por las decisiones. Asimismo, entre los mismos Estados de la Región existen oportunidades de mejora, con información más clara y concisa y evitando la saturación al receptor de la información. Hay comunicaciones de diferentes asociaciones industriales, Estados, Oficina Regional de la OACI, Sede de la OACI, así como de organizaciones multilaterales de acuerdo con sus propios mandatos, es decir, la OMS, la OPS, la OIM, la OMC, etc. La información se percibe como abundante y desorganizada.

2.1.3 Las brechas en las comunicaciones se identifican no sólo entre los mismos agentes de la aviación civil, sino también a nivel nacional entre los sectores del transporte, la salud y el turismo.

2.1.4 El enfoque estratégico regional también requiere la armonización y coordinación con el entorno mundial de la aviación civil y del propio brote.

2.1.5 Se percibe que la aviación civil pierde liderazgo en cuanto a la prioridad de las políticas públicas con un programa que, por razones obvias, debería dar prioridad al sector de la salud y a la protección de la vida de las personas.

Cambios en el entorno/dinamismo

2.1.6 El entorno es extremadamente variable, los supuestos con los que se deciden las acciones cambian de una semana a otra, y esto requiere un cambio en la rapidez de la respuesta de todo el sistema de aviación civil, utilizado para planificar sus mejoras y los planes mundiales, regionales y nacionales de acuerdo con la respuesta natural del sistema y su complejidad.

2.1.7 Existe un alto grado de incertidumbre, producto de la rapidez con que se generó la crisis y la falta de comprensión e información sobre la misma evolución del brote. Esta incertidumbre genera un entorno favorable para la toma de decisiones y la continuidad de las actividades.

Generar confianza en el usuario

2.1.8 Una apertura no controlada, cuando las condiciones sanitarias lo permitan, podría generar riesgos tanto en el sector de la salud como en el de la seguridad operacional y crear falsas expectativas en los viajeros o aumentar la pérdida de confianza de los usuarios. Se requiere información fiable sobre las fases en que se encuentra cada Estado de la Región respecto de la evolución del brote, a fin de reducir las asimetrías y poder identificar las oportunidades de generar tráfico internacional. Recuperar la confianza de los usuarios es esencial tanto al comienzo de las operaciones como para alcanzar la sostenibilidad de todo el sistema de aviación civil.

Sostenibilidad financiera/impacto económico

2.1.9 Las aerolíneas suelen ser identificadas como el actor del sistema más afectado en sus ingresos, así como los operadores de aeropuertos, en una región que durante muchos años adoptó modelos de licencias/concesiones de aeropuertos. Sin embargo, no sólo las líneas aéreas y los

aeropuertos sufren las repercusiones económicas de la crisis, sino también los proveedores de servicios de navegación aérea, que tienen obligaciones en el marco del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y cobran derechos para recuperar los costos de la prestación de esos servicios e instalaciones y en los que se financia el sistema gubernamental de aviación civil. La propia OACI no está excluida de esta crisis financiera. La sostenibilidad financiera de todo el sistema de aviación civil se presenta como un importante desafío que hay que abordar. Hoy más que nunca los procesos de armonización regional y el aprovechamiento de las economías de escala tienen más sentido desde el punto de vista económico.

Diversidad en el tamaño y el número de operaciones aéreas en las regiones de NAM/CAR

2.1.10 La Oficina Regional NACC está acreditada y es responsable de trabajar muy estrechamente con una mezcla diversa de 22 Estados contratantes y 19 territorios. Nuestros Estados miembros abarcan desde los Estados más grandes con algunos de los sistemas y economías de aviación más grandes y complejos del mundo, hasta algunas de las economías más pequeñas y sistemas de aviación menos complejos. Sin embargo, desde el más pequeño hasta el más grande, ningún estado se queda atrás en nuestro compromiso de ayudar y mejorar la posición de la aviación de nuestros estados.

Armonización de protocolos

2.1.11 La necesidad de protocolos armonizados para reactivar la aviación civil internacional y lograr el reconocimiento internacional de las medidas es esencial. Estos protocolos, incluidos los protocolos sanitarios, deben observar especialmente las recomendaciones del sector sanitario, para reforzar la confianza y fomentar la confianza del público de los vuelos y de todos los usuarios.

2.1.12 En los Apéndices A y B se muestran los protocolos y medidas armonizadas.

Seguridad Operacional, Seguridad de la Aviación y Facilitación

2.1.13 Por último, aunque importante, es necesario prestar especial atención a los aspectos de seguridad operacional y seguridad de la aviación, en los que puede generarse una falsa percepción de un bajo nivel de riesgo.

2.1.14 El cumplimiento de las normas de facilitación ayudará a los Estados a tener una mayor oportunidad de hacer frente a la crisis para promover la aplicación de tecnologías sin papel y sin contacto.

2.2 Aspiraciones

2.2.1 Las aspiraciones de este Enfoque Estratégico deberán lograr una coordinación efectiva y activa entre todos los diferentes actores, no sólo en el sistema de aviación civil sino también en el sector de la salud, la migración, el turismo y los sectores que dictan las políticas públicas que afectan a la continuidad de las operaciones aéreas internacionales. Los Estados y las asociaciones industriales favorecerán la adopción de medidas armonizadas y coordinadas para lograr el reconocimiento y la aceptación de las medidas adoptadas entre los Estados.

2.2.2 La comunicación como factor clave para la armonización y coordinación regional estará bien organizada, será válida y accesible.

2.2.3 Los usuarios del transporte aéreo estarán bien informados sobre la seguridad de la aviación sanitaria del sistema de aviación civil internacional, reduciendo al mínimo la difusión de información sin ninguna base científica sobre los riesgos de contagio. La información de base científica sobre la calidad del aire en las cabinas y las medidas de reducción de riesgos en el sistema de aviación con la implantación de corredores sanitarios debería comunicarse adecuadamente a los usuarios del transporte aéreo para fomentar la confianza.

2.2.4 La crisis está evolucionando rápidamente; por lo tanto, todas las medidas adoptadas por el sistema de aviación civil serán oportunas y se revisarán constantemente de acuerdo con las fases epidemiológicas. Las actividades para lograr el objetivo de esta estrategia se implementarán de manera gradual, y de manera ordenada, se considera que la fase de reacción ya está asumida regionalmente, por lo tanto, el enfoque inmediato o de corto plazo estaría en las fases de reactivación y recuperación, dejando para el final y cuando ya se esté en una situación operativa normal, la última fase, no menos importante, será la creación de resiliencia en el sistema incorporando las lecciones aprendidas.

2.2.5 Los Estados y las asociaciones de la industria mantendrán un diálogo honesto y abierto para lograr el equilibrio adecuado entre la mitigación de los riesgos para la salud y la preservación del negocio de la aviación para asegurar la sostenibilidad financiera del sistema de aviación civil internacional. Se espera que en algún momento se adopten decisiones que repercutan negativamente en la generación de ingresos de los proveedores de servicios; sin embargo, mediante un diálogo honesto y en colaboración, los Estados y la industria, deben encontrar soluciones de compromiso en colaboración.

2.2.6 Los compromisos y acuerdos alcanzados en el marco de esta estrategia pueden ayudar a los Estados y a la industria en sus negociaciones a nivel nacional, tanto con sus proveedores de servicios como con los altos niveles de definición de políticas públicas y otros sectores económicos y, en general, con el sector de la salud. La estrecha comunicación que mantiene la OACI con la OMS, la OIM y la OMC es una garantía de una mejor aceptación de las medidas adoptadas y armonizadas en el marco de esta estrategia regional.

2.2.7 Tras el mensaje único presentado por la OACI sobre las directrices estratégicas elaboradas por el Consejo de la OACI se garantizará un reinicio de la aviación armonizado, eficaz y ordenado y una recuperación sostenible, por parte de las autoridades de la aviación civil, la industria y todos los interesados en la aviación.

2.2.8 Los Principios de reinicio/recuperación de la aviación del Consejo de la OACI como principios rectores, junto con este enfoque estratégico, también deben ser respetuosos de las decisiones soberanas adoptadas por los Estados, en un delicado equilibrio entre la importancia de responder a nivel regional para reactivar la aviación civil y responder a los genuinos intereses nacionales de un Estado.

2.3 Áreas de enfoque

2.3.1 Los protocolos y medidas armonizados considerados en este enfoque pueden reagruparse en cuatro áreas/categorías de enfoque:

- a) Medidas relacionadas con la seguridad operacional de la aviación
 - Los Estados pueden apartarse temporalmente de las normas de la OACI, pero deben hacerlo de manera que no se comprometa la seguridad operacional y la

seguridad de la aviación, y que se informe debidamente a la OACI. Estas desviaciones no deben ser retenidas más allá de la crisis:

- CCRD y otros alivios
- Manual para las autoridades de Aviación Civil sobre la Gestión de los Riesgos de Seguridad Operacional de la Aviación relacionados con el COVID-19 (Doc 10144)
- Herramientas de la OACI
- La orientación de la OACI

b) Medidas relacionadas con la salud pública en la aviación

- Los Estados deben establecer procedimientos de salud pública que se ajusten a la orientación incluida en el documento Despegue: Guía para los viajes aéreos durante la Crisis de Salud Pública de COVID-19.
- La necesidad de estas medidas debería examinarse periódicamente. Las medidas que ya no son pertinentes deben suspenderse cuando deje de existir la necesidad de su aplicación.
- Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Eventos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA)
- Corredor de Salud Pública (PHC)
- Las consideraciones que guían la elaboración del documento de despegue son:
 - Mantenerse centrado en los fundamentos: Seguridad operacional, seguridad de la aviación y eficiencia;
 - Promover la salud pública y la confianza entre los pasajeros, los trabajadores de la aviación y el público en general; y
 - Reconocer a la aviación como un motor de la recuperación económica.

c) Medidas de seguridad de la aviación y facilitación

- Los Estados Miembros deberían establecer inmediatamente un Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo o equivalente, como se exige en el anexo 9, para aumentar la coordinación a nivel de gobierno nacional, y utilizar sistemáticamente el formulario de localización de la salud de los pasajeros como referencia. Es responsabilidad del Estado mantener la seguridad de la aviación en todas las operaciones.
- Un conjunto de medidas de aplicación compuesto por capacitación e instrumentos estandarizados y asistencia similar.
- Documento de orientación de la OACI, Plan de Contingencia de Seguridad de la Aviación durante COVID-19.
- Manual sobre los Aspectos Jurídicos de los Pasajeros Indisciplinados y Problemáticos (Doc 10117).

d) Medidas económicas y financieras

- Éstas deben ser inclusivas, específicas, proporcionadas, transparentes, temporales y coherentes con las políticas de la OACI, al tiempo que se logra un equilibrio adecuado de intereses sin perjuicio de la competencia leal.

2.3.2 Estas esferas de interés servirán de ejes para la planificación de las actividades y los resultados previstos en el marco de esta estrategia.

2.4 Principios Rectores

2.4.1 Con base en la orientación del Consejo de la OACI para el reinicio/recuperación de la aviación, los Estados/Territorios NACC habían acordado la adopción de esas directivas para la armonización de todo el plan de implementación y la labor conjunta con todos los agentes y partes interesadas de la aviación.

2.4.2 Estos principios rectores del Enfoque Estratégico son esenciales para garantizar el éxito en la implementación de las diferentes acciones que se determinen como necesarias. Los principios rectores pueden ser obvios y fáciles de entender, sin embargo, en el momento en que los intereses legítimos de los diferentes actores puedan generar conflictos, el compromiso de cada sector de comportarse bajo estos valores compartidos, será esencial para garantizar la reactivación segura y ordenada de las operaciones aéreas.

2.4.3 En este sentido, el Enfoque Estratégico del NACC se basa en los siguientes Diez principios para una reactivación/recuperación de la aviación en las Regiones NAM/CAR:

1. ***Proteger a las personas: medidas armonizadas pero flexibles.*** Los Estados y la industria tienen que trabajar juntos para establecer medidas en función del riesgo, armonizadas o aceptadas de mutuo acuerdo, para proteger al público viajero, las tripulaciones y demás personal a lo largo de todas las fases del viaje.
2. ***Trabajar como un solo equipo de aviación y mostrar solidaridad.*** Los planes respectivos de la OACI, los Estados, las organizaciones internacionales y regionales y la industria deberían complementarse y respaldarse mutuamente. Si bien las necesidades nacionales y regionales pueden requerir enfoques diferentes, los Estados deberían armonizar sus respuestas en la medida de lo posible, de conformidad con las normas, planes y políticas de la OACI.
3. ***Mantener la conectividad esencial.*** Los Estados y la industria deberían mantener la conectividad esencial y las cadenas de suministro mundiales, especialmente de las regiones remotas, territorios insulares y otros Estados vulnerables.
4. ***Gestionar de manera activa los riesgos relacionados con la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la salud.*** Los Estados y la industria deberían utilizar enfoques sistémicos basados en datos para gestionar los riesgos operacionales relacionados con la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la salud en las fases de reanudación y recuperación, y adaptar sus medidas en consecuencia.
5. ***Compatibilizar las medidas de salud pública con los sistemas de seguridad operacional y seguridad de la aviación.*** Las medidas sanitarias deben evaluarse minuciosamente para evitar que tengan efectos negativos en la seguridad operacional y/o la seguridad de la aviación.
6. ***Fortalecer la confianza del público.*** Los Estados y la industria tienen que cooperar, armonizando las medidas prácticas y comunicándose claramente, para que el público usuario desee volver a viajar.
7. ***Distinguir entre reanudación y recuperación.*** Reanudar la actividad de la industria y propiciar su recuperación son fases distintas, que pueden requerir diferentes enfoques y medidas de carácter temporal para mitigar riesgos en la evolución.

8. **Favorecer estrategias de auxilio económico para la industria de la aviación.** Los Estados y las instituciones financieras, de conformidad con sus mandatos respectivos, deberían considerar la necesidad de dar apoyo directo y/o indirecto de diversas formas proporcionadas y transparentes, cuidando al hacerlo de proteger la competencia leal y no distorsionar los mercados ni socavar la diversidad y el acceso.
9. **Preservar la sostenibilidad.** La aviación conecta, impulsando la recuperación económica y social. Los Estados y la industria deberían esforzarse por garantizar la sostenibilidad económica y ambiental del sector de la aviación.
10. **Extraer un aprendizaje de la experiencia para mejorar la resistencia.** A medida que el mundo se recupere, habrá que aprovechar la experiencia adquirida para reforzar aún más el sistema de aviación.

2.5 Actividades

2.5.1 Para la implantación de la Recuperación/Reinicio de Aviación siguiendo el Enfoque estratégico NACC, los Estados/Territorios NACC, la Oficina NACC de la OACI y otras partes interesadas de la aviación llevarán a cabo un conjunto inicial de actividades de alto nivel en estrecha coordinación con las recomendaciones de la CART 11.

2.5.2 Se requerirá un seguimiento riguroso de las recomendaciones y medidas, enmendadas y esbozadas por el CART de la OACI, a todos los niveles, local, nacional e internacional. También será necesario ajustar las medidas para responder a la evolución de la situación. Las recomendaciones del CART por las áreas de enfoque son las siguientes:

Medidas relacionadas con la seguridad operacional

Recomendación 1 Durante el brote mundial de COVID-19, los Estados miembros deberían seguir actualizando el subsistema de diferencias relacionadas con la contingencia por la COVID-19 (CCRD) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD).

Recomendación 2 Los Estados miembros deberían evitar mantener medidas de alivio relacionadas con la COVID-19 una vez se recupere la normalidad de las operaciones. Las diferencias que pudieran mantenerse después de la contingencia se deberían notificar a través del sistema EFOD.

Recomendación 3 Los Estados miembros deberían agilizar la elaboración de orientaciones para la gestión de la seguridad operacional de nuevas operaciones o la modificación de operaciones durante esta crisis.

Recomendación 4 La armonización de los procedimientos a escala mundial y regional es decisiva para fortalecer la confianza del público, incluido el usuario de la aviación, en el transporte aéreo. Con tal fin, los Estados miembros deberían establecer procedimientos sanitarios ajustados a las orientaciones que figuran en el documento titulado *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19*.

Recomendación 5 A fin de favorecer el retorno más rápido posible a la normalidad de las operaciones de aviación, los Estados miembros deberían examinar de manera periódica la necesidad de mantener en aplicación las medidas de mitigación a medida que disminuya el riesgo de propagación de la COVID-19. Las medidas que ya no sean necesarias se deberían abandonar.

Medidas relacionadas con la seguridad de la aviación y la facilitación

Recomendación 6 Los Estados miembros que aún no lo hayan hecho deberían establecer de inmediato un comité nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (o equivalente) de conformidad

con lo dispuesto en el Anexo 9, con el fin de profundizar la coordinación intersectorial nacional.

Recomendación 7 Los Estados miembros deberían usar de manera sistemática un formulario de salud pública para localizar a pasajeros y pasajeros con el fin de facilitar la identificación y rastreabilidad de las personas que viajan para ayudar a limitar la propagación de la enfermedad y el rebrote de la pandemia.

Recomendación 8 Al adaptar temporalmente sus medidas relacionadas con la seguridad de la aviación utilizando las orientaciones proporcionadas, se pide a los Estados miembros que refuercen su sistema de vigilancia para que estas medidas se apliquen de forma sistemática con el objetivo de proteger a la aviación contra los actos de interferencia ilícita.

Recomendación 9 Los Estados miembros deberían tomar medidas a fin de que el personal pertinente reciba instrucción para detectar y manejar las situaciones de insubordinación de pasajeros y pasajeros vinculadas con el incumplimiento de las medidas esenciales de salud pública y seguridad operacional en la aviación.

Medidas relacionadas con la economía y las finanzas

Recomendación 10 Los Estados miembros deberían plantearse medidas extraordinarias de emergencia adecuadas en aras de la viabilidad económica y para mantener un nivel correcto de operaciones seguras, protegidas y eficientes. Esas medidas deberían ser incluyentes, puntuales, proporcionadas, transparentes, temporales y compatibles con las políticas de la OACI, logrando un equilibrio adecuado entre los intereses respectivos sin menoscabo de la competencia leal y sin comprometer la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la protección del medio ambiente.

Medidas relacionadas con el monitoreo rutinario y compartir experiencias a través de la OACI

Recomendación 11 Los Estados miembros deberían facilitar el intercambio de información sobre sus medidas y mejores prácticas mediante sus aportaciones a una base de datos de medidas de la OACI.

2.5.3 El conjunto inicial de actividades de alto nivel será llevado a cabo por la Oficina NACC de la OACI y otras partes interesadas de la aviación de los Estados/Territorios NACC :

ACTIVIDADES INICIALES

#	Actividades	Tipo	Responsable	Observaciones
1.	Socialización del enfoque estratégico NACC con la industria	Estratégico	OACI NACC/ Industria	Alineación de esfuerzos - sinergias
2.	Apoyo al Estado en la aplicación del Enfoque Estratégico del NACC	Estratégico	OACI NACC/ Estados- Ministros	Alineación de esfuerzos - sinergias
3.	Examen de los protocolos armonizados	Implementación	Puntos de Contacto de Estados/territorios	Implementación homogénea y oportuna
4.	Apoyo del Proyecto MCAAP para cuestiones de implementación	Implementación	Miembros del proyecto MCAAP	Implementación homogénea y oportuna
5.	Facilitación con entidades no gubernamentales (ej. AIDB, etc.) para los fondos destinados a la implementación por parte de los Estados	Implementación	OCAONACC	Implementación homogénea y oportuna

#	Actividades	Tipo	Responsable	Observaciones
6.	Comunicaciones efectivas del acuerdo del Enfoque Estratégico del NACC/ orientación del CART - seminarios web y reuniones	Implementación	El ICAONACC y los Estados	Concienciación e identificación efectivas con las medidas de recuperación
7.	Aplicación de los protocolos armonizados/ Matriz AVSEC	Implementación	Puntos de Contacto de Estados/territorios	Implementación homogénea y oportuna
8.	Evaluación de los riesgos de seguridad	Implementación	Puntos de Contacto de Estados/territorios	Implementación homogénea y oportuna
9.	Análisis de la eliminación gradual y coordinada de las diferencias de seguridad (CCRD) - ampliaciones de licencia al personal aeronáutico, etc.	Monitoreo	Estados	Implementación homogénea y oportuna
10.	Eliminación oportuna y gradual de las restricciones y limitaciones de viaje a los Servicios de Navegación Aérea	Monitoreo	Estados	Implementación homogénea y oportuna
11.	Fomento de soluciones de transporte aéreo para los vuelos de asistencia humanitaria y de Estado	Implementación	OACI NACC/ UNWFP/ Estados	Alineación de esfuerzos - sinergias

3 Monitoreo y evaluación

3.1 Gobernanza de las iniciativas relacionadas con la recuperación COVID-19

3.1.1 Existen varias iniciativas a diversos niveles, relacionadas con el apoyo a los esfuerzos de recuperación del transporte aéreo nacional e internacional en los diferentes Estados miembros de la OACI. Por esta razón, el Consejo de la OACI creó el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) con la intención de discutir la estrategia global relacionada con la recuperación de la aviación civil resultante de esta pandemia. Asimismo, la Secretaría de la OACI ha creado el *Grupo de Programas de Emergencia de la Secretaría COVID-19 (SCEPG)*, formado por un equipo multidisciplinario que incluye diferentes secciones de la sede de la OACI, las Oficinas regionales de la OACI y varios expertos en el tema.

3.1.2 En el plano regional, la Reunión Virtual de Directores de Aviación Civil es el foro de alto nivel que dirige los esfuerzos por establecer una estrategia y medidas encaminadas a recuperar el transporte aéreo en la Región. Este grupo cuenta con el apoyo de la Secretaría (Oficina Regional NACC) y ha designado un grupo de trabajo (Grupo de Punto de Contacto de los Estados) formado por Estados y representantes de la industria, que está trabajando en la identificación de los componentes del problema, las aspiraciones, las esferas de interés, los principios rectores y las actividades y resultados previstos. Este grupo se llevará a cabo con el apoyo de diversos foros, como los centros de coordinación de CAPSCA, GREPECAS, RASGPA y otros.

3.1.3 Por último, existe un nivel nacional, en el que cada Estado, dependiendo completamente de su situación local, hará aportaciones y retroalimentaciones regionales al grupo de ideas y experiencias para el mejoramiento continuo de las medidas. Cada Estado tiene la facultad de seleccionar las medidas que desea aplicar, modificar o rechazar, pero se espera que los Estados puedan mantener una comunicación constante con los grupos regionales para garantizar en la medida de lo posible la armonización de las medidas, a fin de lograr una recuperación más ordenada.

3.1.4 Los foros mundiales y regionales requieren una coordinación constante para garantizar la armonización y la retroalimentación. A continuación se muestra un esquema de las interacciones:

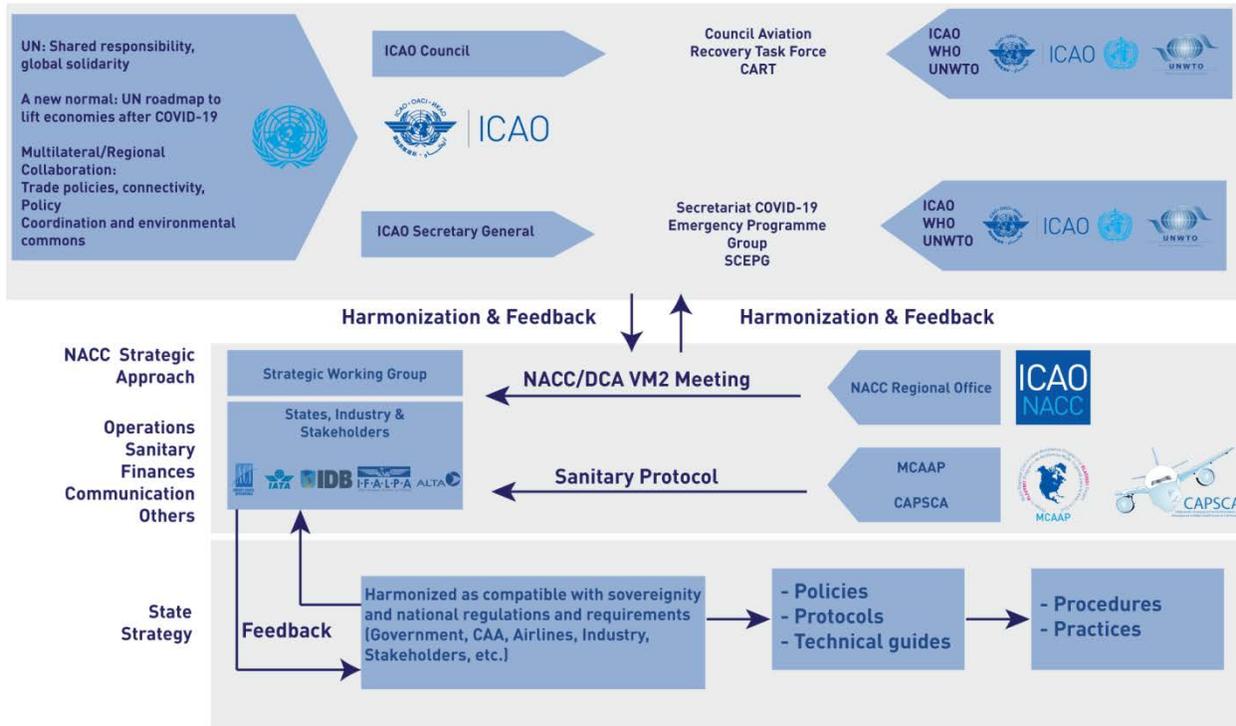


Figura 1: Esquema de gobernanza

En el Apéndice C se muestran los formularios de vigilancia (PHC-1, PHC-2 y PHC-3, y otros) y los formularios de presentación de informes. Esto incluye formularios para identificar la apertura del espacio aéreo, la situación de los aeropuertos, la presentación de diferencias, etc.

3.2 Consideraciones sobre las comunicaciones

3.2.1 Los Estados/Territorios NACC han determinado como punto fundamental que se defina una estrategia de comunicación correcta para asegurar que los beneficios de los esfuerzos de los Estados redunden en beneficio de todo el público viajero. La correcta identificación de los interesados y su colaboración activa en las evaluaciones para la correspondiente toma de decisiones también se han identificado como puntos importantes para asegurar que la labor y los esfuerzos de los Estados y la industria NACC tengan el impacto esperado.

4 Estrategia de implementación

4.1 Declaraciones de aplicación

4.1.1 La estrategia de aplicación que se presenta en este capítulo tiene por objeto ayudar a los Estados Miembros con una guía sobre la forma en que se podrían aplicar las medidas de respuesta teniendo en cuenta el plan regional. Sin embargo, es importante destacar que cada Estado podría

encontrarse en diferentes fases de la pandemia, con diferentes realidades de su industria aeronáutica, y muy especialmente con diferentes realidades socioeconómicas.

4.1.2 Por ello, no se espera que los Estados apliquen esas estrategias de manera prescriptiva sin tener en cuenta el entorno local, sino más bien que sirvan de referencia para facilitar la aplicación de las medidas nacionales. En un entorno tan dinámico y cambiante, es importante que esta estrategia sea flexible y adaptable a las diferentes realidades y momentos de respuesta a esta pandemia.

4.1.3 La aplicación de esta estrategia depende de las acciones de cada uno de los Estados Miembros. El grupo basa sus expectativas en que los Estados puedan armonizar y comunicar sus medidas de manera oportuna, de modo que tanto la industria como el público viajero reciban un mensaje común, que reduzca la ansiedad y aumente la confianza en viajar con seguridad.

APÉNDICES

APÉNDICE A - Propuesta de Protocolo Armonizado de Medidas para el Reinicio y la Recuperación de la Aviación en todas las demás áreas (Salud, ANS, Seguridad Operacional y AGA)

APÉNDICE B - Reinicio y recuperación de las operaciones de aviación - Medidas y protocolos de AVSEC adoptados por los Estados durante el COVID-19

APÉNDICE C - Formularios de monitoreo y presentación de informes para la implementación

(Refiérase a: <https://www.icao.int/NACC/Pages/NACC-COVID19.aspx>)



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

**PROTOCOLO ARMONIZADO PROPUESTO DE MEDIDAS PARA LA REACTIVACIÓN Y LA
RECUPERACIÓN DE LA AVIACIÓN EN TODAS LAS OTRAS ÁREAS
(Salud, ANS, seguridad operacional y AGA)**

TABLA DE CONTENIDO

1. AEROPUERTO.....	4
Medidas de aplicación general/sectores públicos.....	4
2. CIRCUITO SALIDAS/PARTIDAS.....	6
Medidas correspondientes al circuito de pasajeros de salida/partida.....	6
3. CIRCUITO LLEGADAS/ARRIBOS.....	8
Medidas correspondientes al circuito de pasajeros arribados.....	8
4. CIRCUITO EQUIPAJE DE BODEGA.....	9
Medidas correspondientes al control de equipaje despachado en bodega.....	9
5. CIRCUITO CARGA.....	10
Medidas correspondientes al control de carga, instalaciones.....	10
6. CIRCUITO PERSONAL AEROPORTUARIO.....	11
Medidas correspondientes al circuito de personal que accede a la ZSR.....	11
7. INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA Y SERVICIOS.....	13
8. INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES.....	15
9. GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO.....	16
10. SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO.....	18
11. INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES, NAVEGACIÓN Y VIGILANCIA.....	19
12. PROVEEDORES DE SERVICIOS EN CONTACTO CON LOS EQUIPOS / TRIPULACIONES DE AEROLINEA DURANTE LA OPERACIÓN.....	20
13. SERVICIOS DE INFORMACION Y GESTIÓN DE INFORMACION AERONÁUTICA.....	21
14. SERVICIO METEREOLÓGICO PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA INTERNACIONAL.....	22

Protocolos armonizados

La Oficina Regional NACC de la OACI ha creado un “**Protocolo armonizado propuesto de medidas para la reactivación y la recuperación de la aviación en todas las otras áreas (Salud, ANS, Seguridad operacional y AGA)**” que cubre todas las áreas de la aviación (*AVSEC, AGA, ATM, CNS, SAFETY, AIG, AIM y MET*).

El Protocolo armonizado tiene la finalidad que los Estados NAM/CAR lleven a cabo la fase de recuperación con un proceso armonizado para la región entera para garantizar la seguridad operacional y seguridad de la aviación minimizando el impacto en los procedimientos de los/as usuarios/as y asegurando una recuperación armonizada de las operaciones que beneficie a los Estados y usuarios/as.

Las actividades de recuperación de la aviación requieren establecer un fuerte plan para cada Estado para que involucre su acción interna e incorpore las actividades armonizadas regionales, integradas las siguientes acciones generales en todas las áreas de la aviación:

1. Desarrollo de un análisis de riesgo
2. Establecimiento de mecanismos en conformidad con sus sistemas de salud pública para evitar el brote de COVID-19 en operaciones relacionadas con la aviación.
3. Establecimiento por los Estados NAM/CAR de las medidas necesarias en todas las áreas de la aviación para asegurar su reapertura segura y eficiente.
4. Establecer procedimientos armonizados regionales en todas las áreas posibles.
5. Todas las partes interesadas deben estar incorporadas en este proceso.
6. Establecer un cronograma para cada actividad.

Para asegurar la armonización, todas las actividades deben estar desarrolladas bajo el marco de referencia establecido por el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (*CART*) y la documentación de la Oficina Regional NACC de la OACI.

Los enlaces debajo establecen la documentación de referencia a tomar en cuenta por los Estados en el proceso de recuperación de sus operaciones.

Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (*CART*) <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/default.aspx>

Acciones paliativas COVID-19 de la OACI NACC <https://www.icao.int/NACC/Documents/COVID19/ICAO%20NACC%20COVID-19-MitigationActions.%20Rev%201%20-%20ENG%2028%20May.pdf>

Medidas propuestas de protocolo armonizado para la reactivación y recuperación de la aviación en todas las otras áreas (Salud, ANS, Seguridad y AGA):

<i>Anexo 9</i> <i>Anexo 17</i>	AEROPUERTO: ✈ Medidas de aplicación general ✈ sectores públicos
<i>Anexo 9</i> <i>Anexo 17</i>	CIRCUITO SALIDAS/PARTIDAS ✈ Medidas correspondientes al circuito de pasajeros de salida/partida. ✈ Medidas correspondientes al circuito de pasajeros de origen o en transferencia (tránsito).
<i>Anexo 9</i> <i>Anexo 17</i>	CIRCUITO LLEGADAS/ARRIBOS ✈ Medidas correspondientes al circuito de pasajeros arribados. ✈ Sanitización del sector de llegadas (migración aduana) con regularidad.
<i>Anexo 9</i> <i>Anexo 17</i>	CIRCUITO EQUIPAJE DE BODEGA Hold luggage circuit: ✈ Medidas correspondientes al control de equipaje despachado en bodega.
<i>Anexo 9</i> <i>Anexo 17</i>	CIRCUITO CARGA: ✈ Medidas correspondientes al control de carga, instalaciones.
<i>Anexo 9</i> <i>Anexo 17</i>	CIRCUITO PERSONAL AEROPORTUARIO. ✈ Medidas correspondientes al circuito de personal que accede a la ZSR.
<i>Anexo 14</i>	INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA Y SERVICIOS
<i>Anexo 13</i>	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES
<i>Anexo 11</i>	GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO
<i>Anexo 12</i>	SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO
<i>Anexo 10</i>	INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES, NAVEGACIÓN Y VIGILANCIA
<i>Anexo 6</i> <i>Anexo 15</i>	PROVEEDORES DE SERVICIOS EN CONTACTO CON LOS EQUIPOS / TRIPULACIONES DE AEROLÍNEA DURANTE LA OPERACIÓN
<i>Anexo 15</i>	SERVICIOS DE INFORMACIÓN Y GESTIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA
<i>Anexo 3</i>	SERVICIO METEOROLÓGICO PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA INTERNACIONAL

1	1. AEROPUERTO. Medidas de aplicación general/sectores públicos.	
1.1	Sanitación del Edificio Terminal en forma periódica.	
1.2	Colocar alfombras desinfectantes en las áreas de migración control de seguridad de pasajeros y personal del aeropuerto.	
1.3	Optimizar la ventilación del lugar y condiciones higiénicas sanitarias, evitar el contacto físico con las personas.	
1.4	Distanciamiento de personas (mínimo 1.5 metros) o según lo determinado por cada Estado	
1.5	En las filas para controles, se deberán haber señales en el piso con una separación mínima de 1.5 metros entre cada persona o grupo familiar.	
1.6	Uso de mascarilla para todas las personas (pasajeros, personal y público en general).	
1.7	Todo el personal que tenga contacto o proximidad con pasajeros, tripulantes o equipajes, debe usar equipos de protección personal (EPP), tales como tapabocas, delantal y/o guantes.	
1.8	Determinar puntos estratégicos para el acopio de los equipos de protección personal usados, material descartable posiblemente contaminado.	
1.9	Desechar el equipo de protección de manera adecuada y responsable después del examen de acuerdo con los requisitos de salud.	
1.10	Capacitar al personal sobre el uso correcto de los EPP.	
1.11	Limitar el acceso a la terminal (Únicamente ingresan pasajeros o personal aeroportuario).	
1.12	Control de ingreso sanitario sometido cuestionario, observación de síntomas, toma de temperatura a los pasajeros y usuarios al edificio terminal.	
1.13	Toma de la temperatura al personal antes de ingresar a las instalaciones del mismo.	
1.14	Observación médica de los pasajeros antes de ingresar al patio de <i>check-in</i> , por oficiales de seguridad en colaboración con los oficiales de salud, las personas sintomáticas no podrán ingresar al patio de <i>check-in</i> , hasta someterse a una inspección de salud realizada por el (los) oficial (es) de salud del aeropuerto.	
1.15	Adoptar procedimiento cuando se detecta una persona con síntomas de COVID-19 como; fiebre, tos, dificultad para respirar.	
1.16	Se designara un área específica para el control de salud de los pasajeros sintomáticos.	
1.17	Se prohibirá el acceso a las personas que se nieguen a cumplir con las medidas sanitarias impuestas por el Ministerio de Salud Pública y la Autoridad Aeronáutica.	
1.18	Coordinar con la Fuerza Pública los procedimientos para minimizar la inspección manual y el contacto físico.	
1.19	Facilidades sanitarias para el lavado de manos con agua y jabón, cuando lo requieran.	
1.20	Pasajeros y personal deben desinfectar/desinfectar sus manos tanto como sea posible antes de ingresar al punto de control de inspección.	
1.21	Se suspenden temporalmente la inspección manual o revisión física de pasajeros y no pasajeros que accedan a las ZSR, evitar contacto físico.	

1	1. AEROPUERTO. Medidas de aplicación general/sectores públicos.	
1.22	Establecer un método para mantener la comunicación e información relevante del COVID-19, medidas de higiene y medidas preventivas a aplicar, números de contacto del Ministerio de Salud, (o autoridad local aeroportuaria que corresponda por medios gráficos, visuales, electrónicos, públicos, etc.).	
1.23	Los Operadores de Aeropuertos deben proporcionar carteles y pantallas de información para informar a los pasajeros sobre los procedimientos requeridos.	
1.24	Cursos de refresco virtuales al personal de las entidades reguladas, bajo la autorización y supervisión de la Autoridad Aeronáutica.	
1.25	Utilizar el sistema de gestión de seguridad de la aviación (SeMS) en todo su potencial.	
1.26	Los Operadores de Aeropuertos y Aéreos deben compartir las evaluaciones de riesgos y experiencias con otros operadores.	
1.27	<p>El personal de Seguridad de la Aviación, para cumplir con los procedimientos de seguridad establecidos en la normativa, deberán contar de manera obligatoria con los siguientes equipos de bioseguridad y suministros de protección personal (EPP):</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mascarillas de tipo N 95 o similar ➤ Pantalla facial ➤ Monogafas/antiparras ➤ Guantes desechables de nitrilo ➤ Gel anti-bacterial y/o alcohol para desinfectarse al 70% 	
1.28	Esterilización del área, verificando que no existan elementos u objetos extraños y/o sospechosos; asegurando que en el área se encuentre únicamente personal autorizado.	
1.29	Verificar y coordinar que se haya realizado una limpieza y desinfección rutinaria de las superficies que frecuentemente hayan sido manipuladas y/o expuestas como equipos de seguridad, bandejas, urnas de artículos restringidos, bandas transportadoras de equipajes, mesas, botones de pánico, sillas, piso del punto de inspección de seguridad y las áreas de equipaje, esta actividad se realizará a intervalos regulares y dependerá del flujo y tráfico de pasajeros en ese aeropuerto en particular.	
1.30	Antes que los pasajeros o personal del aeropuerto se acerquen a los puntos de inspección, se les debe proporcionar desinfectante para manos y otros productos de desinfección.	
1.31	El personal de Seguridad de la Aviación debe tener presente que cuando los pasajeros muestren síntomas de la enfermedad, deben notificar inmediatamente a la Autoridad de Salud competente para que sean aislados y puestos en cuarentena.	
1.32	Los desinfectantes (gel o alcohol) deben distribuirse a los pasajeros y personal del aeropuerto.	

2	2. CIRCUITO SALIDAS/PARTIDAS. Medidas correspondientes al circuito de pasajeros de salida/partida. Medidas correspondientes al circuito de pasajeros de origen o en transferencia (tránsito).	
2.1	Sanitación del Edificio Terminal en forma periódica.	
2.2	Sanitación de puestos de inspección, cintas transportadoras, máquinas de rayos X, contenedores, mesas, etc. (El personal de seguridad también debe usar EPP).	
2.3	Colocar alfombras desinfectantes en las áreas de migración control de seguridad de pasajeros y personal del aeropuerto.	
2.4	Optimizar la ventilación del lugar y condiciones higiénicas sanitarias, evitar el contacto físico con las personas.	
2.5	Sanitación de aeronaves.	
2.6	En las filas para controles, se deberán haber señales en el piso con una separación mínima de 1.5 metros entre cada persona o grupo familiar. El distanciamiento de personas debe cumplirse tanto como sea posible.	
2.7	Pasajeros uso de mascarilla.	
2.8	Los pasajeros se deben quitar la máscara facial cuando se lo soliciten para las verificaciones de la documentación.	
2.9	Se designara un área específica para el control de salud de los pasajeros sintomáticos.	
2.10	Proporcionar al personal de los puntos de inspección EPP y gel sanitizante/desinfectante para las manos y asegurar su uso obligatorio. (Complementariamente promover el lavado de manos con jabón).	
2.11	Pasajeros y personal sanitizar/desinfectar sus manos antes de ingresar al punto de control de inspección.	
2.12	Facilidades sanitarias para el lavado de manos con agua y jabón, cuando lo requieran.	
2.13	Líneas aéreas uso mascarillas y guantes a todo su personal.	
2.14	Todo el personal que tenga contacto o proximidad con pasajeros, tripulantes o equipajes, debe usar elementos de bioseguridad, tales como tapabocas y guantes.	
2.15	Cotejo de Documentos y pases de abordar será visual sin contacto, en caso de requerir una validación adicional se hará de manera verbal.	
2.16	Capacitar al personal sobre el uso correcto de los EPP.	
2.17	No usar máscaras por más de 2 horas.	
2.18	Puntos estratégicos para el acopio de los equipos de protección personal usados, material descartable posiblemente contaminado.	
2.19	Desechar el equipo de protección de manera adecuada y responsable después del examen de acuerdo con los requisitos de salud.	
2.20	Cambiar guantes luego de cada inspección con ETD y/o cada inspección manual y sanitización/desinfección de los equipos AVSEC utilizados (lavar las manos ECU).	
2.21	Limpieza y Sanitación de canastillas y equipos (tecnología) de apoyo AVSEC en los puestos de inspección.	
2.22	Transporte de geles y líquidos anti-bacterias o antisépticos en equipaje de mano en la cantidad máxima de 355 mililitros por persona (medida transitoria), (URY 120 ml, ECU 2 de 250 ml).	

2	2. CIRCUITO SALIDAS/PARTIDAS. Medidas correspondientes al circuito de pasajeros de salida/partida. Medidas correspondientes al circuito de pasajeros de origen o en transferencia (tránsito).	
2.23	La inspección del equipaje de mano, debe realizarse de manera segura para el inspector y el pasajero. (Distanciamiento / mampara transparente).	
2.24	Limitar al mínimo las inspecciones manuales, inspeccionar el equipaje de mano desde varios ángulos y/o utilizar ETD.	
2.25	Retiro del artículo/s sospechoso por parte del pasajero/personal, bajo supervisión del personal AVSEC, inspección del artículo por Rx tantas veces como sea necesario.	
2.26	Utilización de escáner para limitar las inspecciones manuales al mínimo; si la alarma persiste, se hará una inspección manual en la zona que generó la misma.	
2.27	Retiro de todos los elementos que pueden generar alarmas para evitar inspección física.	
2.28	El 10/20% de los pasajeros serán sometidos a una inspección con ETD, para evitar realizar inspecciones manuales, utilizando un hisopo por persona inspeccionada.	
2.29	Se suspenden temporalmente la inspección manual o revisión física de pasajeros.	
2.30	Realizar al máximo la inspección a través la detección explosiva de perros (EDD) y la detección de rastros explosivos (ETD) para resolver las alarmas en lugar de la inspección manual y la revisión física.	
2.31	Cambiar frecuentemente los hisopos para equipos ETD, y utilice un paño para Sanitación por persona del ETD.	
2.32	Tomar en cuenta el tiempo necesario para la inspección a cambio de reducir el riesgo de seguridad y el Control de calidad.	
2.33	Separación de los inspectores de seguridad y pasajeros (personal), considerar abrir carriles adicionales si es factible, para evitar los altos flujos de pasajeros (2 metros ECU).	
2.34	Al cambiar de personal de operación del equipo de RX, se deberá desinfectar el tablero de operación del mismo.	
2.35	Reducción del recurso humano en los puestos de inspección AVSEC, en base criterios establecidos por la Autoridad Aeronáutica, previa aprobación de la misma.	
2.36	Suspensión temporal del <i>“Método secundario de inspección aleatoria e imprevisible”</i> en los puestos de inspección AVSEC.	
2.37	Realizar evaluaciones de riesgos sobre el tiempo de manejo operacional de un vuelo de salida para determinar el riesgo sobre la efectividad de los procedimientos AVSEC, y actualizar las medidas y procedimientos según sea necesario.	
2.38	Los sanitizantes/desinfectantes para manos a base de peróxido de hidrógeno pueden aumentar la probabilidad de falsas alarmas con ETD.	
2.39	Deberá proceder al lavado de las manos en periodos de 30 minutos o utilizar gel desinfectante.	

3	3. CIRCUITO LLEGADAS/ARRIBOS. Medidas correspondientes al circuito de pasajeros arribados.	
3.1	Sanitación del sector de arribos (migraciones, aduana) de forma periódica.	
3.2	Sanitación de puestos de inspección, cintas transportadoras, máquinas de rayos X, contenedores, mesas, etc.	
3.3	Optimizar la ventilación del lugar y condiciones higiénicas sanitarias, evitar el contacto físico con las personas.	
3.4	Colocar alfombras desinfectantes en las áreas de migración control de seguridad de pasajeros y personal del aeropuerto.	
3.5	Sanitación de aeronaves.	
3.6	Distanciamiento de personas debe ser mínimo 1.5 metros. El distanciamiento de personas debe cumplirse tanto como sea posible	
3.7	Colocación de señales en el piso con una separación mínima de 1.5 metros entre cada persona.	
3.8	Pasajeros uso de mascarilla.	
3.9	Los pasajeros se deben quitar la máscara facial cuando se lo soliciten para las verificaciones de la documentación.	
3.10	Control de ingreso sanitario sometido a cuestionario, control visual, toma de temperatura a los pasajeros que ingresan al país.	
3.11	Procedimiento cuando se detecta una persona con síntomas de COVID-19 como; fiebre, tos, dificultad para respirar.	
3.12	Se designara un área específica para el control de salud de los pasajeros sintomáticos.	
3.13	Proporcionar EPP y alcohol en gel o sanitizante/desinfectante para las manos en los puntos de control.	
3.14	Facilidades sanitarias para el lavado de manos con agua y jabón, cuando lo requieran.	
3.15	Todo el personal que tenga contacto o proximidad con pasajeros, tripulantes o equipajes, debe usar EPP.	
3.16	Capacitar al personal sobre el uso correcto de los EPP.	
3.17	Puntos estratégicos para el acopio de los equipos de protección personal usados, material descartable posiblemente contaminado.	
3.18	Desechar el equipo de protección de manera adecuada y responsable después del examen de acuerdo con los requisitos de salud.	
3.19	Al cambiar de personal de operación del equipo de RX, se deberá desinfectar el tablero de operación del mismo.	
3.20	Los Operadores de Aeropuertos deben proporcionar carteles y pantallas de información para informar a los pasajeros sobre los procedimientos requeridos.	

4	4. CIRCUITO EQUIPAJE DE BODEGA. Medidas correspondientes al control de equipaje despachado en bodega.	
4.1	Sanitación de puestos de inspección, cintas transportadoras, máquinas de rayos X, contenedores, mesas, etc.	
4.2	Distanciamiento de personas debe ser mínimo 1.5 metros.	
4.3	Personal AVSEC debe utilizar EPP.	
4.4	Capacitar al personal sobre el uso correcto de los equipos de protección personal (EPP).	
4.5	Cambiar los guantes después de cada búsqueda manual, y sanitizar/desinfectar los equipos utilizados.	
4.6	Puntos estratégicos para el acopio de los equipos de protección personal usados, material descartable posiblemente contaminado.	
4.7	Facilidades sanitarias para el lavado de manos con agua y jabón, cuando lo requieran.	
4.8	Limitar al mínimo las inspecciones manuales, inspeccionar el equipaje de bodega desde varios ángulos y/o utilizar ETD o EDD.	
4.9	Al cambiar de personal de operación del equipo de RX, se deberá sanitizar/desinfectar el tablero de operación del mismo.	
4.10	Reducción del recurso humano en los puestos de inspección AVSEC, en base criterios establecidos por la Autoridad Aeronáutica, previa aprobación de la misma.	
4.11	Tomar en cuenta el tiempo necesario para la inspección a cambio de reducir el riesgo de seguridad y el Control de calidad.	
4.12	Realizar evaluaciones de riesgos sobre el tiempo de manejo operacional de un vuelo de salida para determinar el riesgo sobre la efectividad de los procedimientos AVSEC, y actualizar las medidas y procedimientos según sea necesario.	

5	5. CIRCUITO CARGA. Medidas correspondientes al control de carga, instalaciones.	
5.1	Sanitación del Edificio de cargas en forma periódica.	
5.2	Sanitación de puestos de inspección, cintas transportadoras, máquinas de rayos X, contenedores, mesas, etc.	
5.3	Distanciamiento de personas debe ser mínimo 1.5 metros, o tanto como sea posible.	
5.4	Personal AVSEC uso de los EPP.	
5.5	Capacitar al personal sobre el uso correcto de EPP.	
5.6	Facilidades sanitarias para el lavado de manos con agua y jabón, cuando lo requieran.	
5.7	Puntos estratégicos para el acopio de los equipos de protección personal usados, material descartable posiblemente contaminado.	
5.8	Desechar el equipo de protección de manera adecuada y responsable después del examen de acuerdo con los requisitos de salud.	
5.9	Cambiar los guantes después de cada búsqueda manual, y sanitizar/desinfectar los equipos.	
5.10	Sanitación de la carga.	
5.11	Cursos de refresco virtuales al personal de las entidades reguladas, bajo la autorización y supervisión de la Autoridad Aeronáutica.	
5.12	Al cambiar de personal de operación del equipo de RX, se deberá sanitizar/desinfectar el tablero de operación del mismo.	
5.13	Realizar al máximo la inspección a través la detección explosiva de perros (EDD) y la detección de rastros explosivos (ETD) para resolver las alarmas en lugar de la inspección manual y la revisión física.	
5.14	Cambiar frecuentemente los hisopos para equipos ETD, y utilice un paño para Sanitación por persona del ETD.	

6	6. CIRCUITO PERSONAL AEROPORTUARIO. Medidas correspondientes al circuito de personal que accede a la ZSR.	
6.1	Sanitación de puestos de inspección, cintas transportadoras, máquinas de rayos X, contenedores, mesas, etc. (El personal de seguridad también debe usar EPP).	
6.2	Colocar alfombras sanitizantes/desinfectantes en las áreas inspección.	
6.3	Optimizar la ventilación del lugar y condiciones higiénicas sanitarias, evitar el contacto físico con las personas.	
6.4	En las filas para controles, se deberán haber señales en el piso.	
6.5	Personal uso de mascarilla.	
6.6	El personal se debe quitar la máscara facial cuando se lo soliciten para las verificaciones de la documentación.	
6.7	Proporcionar al personal de los puntos de inspección EPP y gel desinfectante para las manos y asegurar su uso obligatorio. (Complementariamente promover el lavado de manos con jabón).	
6.8	Personal sanitizar/desinfectar sus manos antes de ingresar al punto de inspección.	
6.9	Facilidades sanitarias para el lavado de manos con agua y jabón, cuando lo requieran.	
6.10	Cotejo de permisos, tarjetas o credencial será visual sin contacto, en caso de requerir una validación adicional se hará de manera verbal.	
6.11	Puntos estratégicos para el acopio de los equipos de protección personal usados, material descartable posiblemente contaminado.	
6.12	Desechar el equipo de protección de manera adecuada y responsable después del examen de acuerdo con los requisitos de salud.	
6.13	Cambiar guantes luego de cada inspección con ETD y/o cada inspección manual y sanitización/desinfección de los equipos AVSEC utilizados.	
6.14	Limpieza y Sanitación de canastillas y equipos de apoyo AVSEC en los puestos de inspección.	
6.15	La inspección de las pertenencias y los elementos que porte el personal, debe realizarse de manera segura para el inspector y el personal. (Distanciamiento / mampara transparente).	
6.16	Limitar al mínimo las inspecciones manuales, inspeccionar las pertenencias y otros elementos desde varios ángulos y/o utilizar ETD.	
6.17	Retiro de todos los elementos que pueden generar alarmas para evitar inspección física.	
6.18	El 10/20% del personal será sometidos a una inspección con ETD, para evitar realizar inspecciones manuales, utilizando un hisopo por persona inspeccionada.	
6.19	Se suspenden temporalmente la inspección manual o revisión física del personal.	
6.20	Realizar al máximo la inspección a través de la detección de rastros explosivos (ETD) para resolver las alarmas en lugar de la inspección manual y la revisión física.	
6.21	Cambiar frecuentemente los hisopos para equipos ETD, y utilice un paño para Sanitación por persona del ETD.	

6	6. CIRCUITO PERSONAL AEROPORTUARIO. Medidas correspondientes al circuito de personal que accede a la ZSR.	
6.22	Tomar en cuenta el tiempo necesario para la inspección a cambio de reducir el riesgo de seguridad y el Control de calidad.	
6.23	Separación de los inspectores de seguridad y considerar abrir carriles adicionales si es factible, para evitar los altos flujos de personal.	
6.24	Al cambiar de personal de operación del equipo de RX, se deberá desinfectar el tablero de operación del mismo.	
6.25	Reducción del recurso humano en los puestos de inspección AVSEC, en base criterios establecidos por la Autoridad Aeronáutica, previa aprobación de la misma.	
6.26	Suspensión temporal del <i>“Método secundario de inspección aleatoria e imprevisible”</i> en los puestos de inspección AVSEC.	
6.27	Los sanitizantes/desinfectantes para manos a base de peróxido de hidrógeno pueden aumentar la probabilidad de falsas alarmas con ETD.	

7. INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA Y SERVICIOS		
7.1	¿Cuenta el aeropuerto con un Plan para eventos/emergencias de salud pública?	
7.2	¿Es parte del Plan de Emergencia del Aeropuerto?	
7.3	¿Es compatible con el Plan de contingencia Nacional para eventos de Salud Pública/Emergencias?	
7.4	¿Se ha evaluado el Plan de Emergencia del Aeropuerto (emergencia de salud pública) mediante simulacros “reales” o de “mesa”. Especificar cuando	
Centro de operaciones de emergencia		
7.5	¿Existe un diagrama de flujo de procesos para dar inicio a la activación del Plan de contingencia de emergencia/evento de salud pública de aviación?	
7.6	¿Participa el personal de la Autoridad de Salud Pública en el desarrollo del Plan de Contingencia de la Aviación?	
Salvamento y extinción de incendios SEI		
7.7	¿Participan los servicios de SEI del aeropuerto en el desarrollo y/o simulacro del Plan de Emergencia relacionado con la componente de eventos/emergencias de salud pública / emergencias?	
7.8	¿Existen procedimientos para el manejo de pasajeros bajo sospecha o estén afectados por un evento de salud pública?	
Servicios Médicos		
7.9	¿A quién pertenece el servicio médico del aeropuerto, al Estado o a una empresa privada?	
7.10	¿Existe un proveedor específico para los eventos/emergencias de salud pública?	
7.11	¿Ha recibido el proveedor de servicios capacitación para la gestión de eventos/emergencias de salud pública?	
7.12	¿Ha establecido el proveedor de servicios médicos del aeropuerto un proceso de comunicación con la Autoridad de Salud Pública del estado?	
7.13	¿La posición de estacionamiento asignada a la aeronave bajo sospecha, considera el fácil acceso del proveedor de servicios médicos?	
7.14	¿Participan los proveedores de servicios médicos/Autoridad de Salud pública en el desarrollo y simulacro del Plan de Emergencia del Aeródromo para los eventos/emergencias de salud pública?	
7.15	¿Se han designado áreas apropiadas /instalaciones en el aeropuerto para: <ul style="list-style-type: none"> • Evaluación de los casos sospechosos por el personal médico • Traslado de los casos detectados a una instalación médica designada con este propósito • Evaluación de los pasajeros próximos a los casos sospechosos • Llenado del “Formulario de Salud Pública para Localizar a los Pasajeros” (si aún no se ha hecho) 	
7.16	¿Tiene el proveedor de servicios médicos/oficiales de salud pública, fácil acceso al área designada para la evaluación de los pasajeros sospechosos?	

7. INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA Y SERVICIOS		
7.17	¿Cuenta el proveedor de servicios médicos/ autoridad de salud pública, con procedimientos para el traslado de los casos sospechosos a un hospital adecuado o unidades de evaluación?	
7.18	¿Se cuenta con instalaciones y equipos necesarios para realizar las pruebas rápidas a las muestras biológicas?	
7.19	¿Cuenta la Autoridad de Salud Pública con procedimientos de comunicación adecuados con los laboratorios asignados para recibir el diagnóstico oportunamente e informar al pasajero sospechoso sobre su condición?	
7.20	¿Existen procedimientos para la remoción segura, transporte y eliminación de los desperdicios líquidos/sólidos generados en una aeronave sospechosa (Procedimientos de gestión de desechos de biológicos)?	

8. INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES		
8.1	¿El sector responsable de la investigación de accidentes e incidentes ha implementado guías de orientación adicionales con medidas específicas en relación con COVID-19 para llevar a cabo actividades de campo de manera segura en el área de investigación?	
8.2	¿Se han equipado continuamente los kits de investigación de campo con cubre bocas/ mascarillas protectoras y guantes adecuados para la prevención contra COVID-19 y con gel de alcohol?	
8.3	¿El sector responsable de la investigación de accidentes e incidentes toma la temperatura de los investigadores antes de que se vayan al lugar del accidente y después de que regresen?	
8.4	¿Se han establecido rutinas y se han proporcionado los medios para la eliminación adecuada de equipos y ropa de protección contaminados?	
8.5	¿Se han adoptado rutinas para desinfectar el equipo permanente en el kit de investigación?	
8.6	¿Se han establecido procedimientos para desinfectar vehículos utilizados en actividades de investigación de campo?	
8.7	¿Se lleva a cabo una coordinación temprana en relación con las medidas de protección adoptadas contra COVID-19 con otros Estados que están a punto de enviar a sus Representantes / Asesores / Expertos acreditados para que participen en una investigación?	
8.8	¿El sector responsable de la investigación de accidentes e incidentes considera la posibilidad de establecer arreglos para que su investigador o representante (al investigar una ocurrencia que requiera la lectura de un registrador de vuelo) entregue el registrador al representante del Estado que asiste a la lectura en la zona de embarque del aeropuerto que llega; y luego partir de regreso a casa sin ingresar al último Estado?	

9. GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO		
9.1	¿Se han establecido e implementado planes de contingencia para atender la interrupción parcial o total de los servicios ATS?	
9.2	¿Los proveedores de servicios ATS han planificado medidas reactivas o proactivas con relación al COVID-19?	
9.3	¿Se ha realizado alguna evaluación del riesgo, como parte del SMS de los proveedores de servicios ATS o por separado?	
9.4	¿Se han establecido medidas básicas de protección para prevenir el contagio del COVID-19 entre el personal ATS? ¿Se han discutido estas medidas con el personal?	
9.5	¿El proveedor de servicios de navegación aérea ha establecido e implementado medidas extraordinarias de limpieza y procedimientos adicionales de desinfección para manubrios, pasamanos y superficies (ej. Escritorios, mesas, descansabrazos) y objetos (ej. Teléfonos y teclados)?	
9.6	¿Se requiere que cada posición de trabajo sea desinfectada luego de cada relevo?	
9.7	¿El proveedor de servicios de navegación aérea ha establecido e implementado procedimientos mejorados de limpieza y desinfección para equipos de comunicación (auriculares o micrófonos), así como equipos (VCCS o radios de mano) y consolas?	
9.8	¿Los adaptadores de comunicación personal (auriculares o micrófonos) son para uso personal y no se comparten? ¿Los adaptadores de comunicación personal (auriculares o micrófonos) se desinfectan después / antes de usarse y se almacenan adecuadamente?	
9.9	¿El proveedor de servicios de navegación aérea ha establecido procedimientos para promover una buena higiene respiratoria en el lugar de trabajo?	
9.10	¿Los procedimientos para establecer una buena higiene respiratoria brindan orientación adicional al personal de servicios de navegación aérea que necesita trabajar a corta distancia el uno del otro (coordinación, controladores de planificación/activos, etc.)?	
9.11	¿El proveedor de servicios de navegación aérea garantiza que haya máscaras faciales y pañuelos de papel disponibles en los lugares de trabajo, para cada turno? ¿Igualmente, contenedores cerrados para desecharlos higiénicamente?	
9.12	¿El proveedor de servicios de navegación aérea ha establecido procedimientos para acceder a sus instalaciones? ¿El acceso de los visitantes está limitado a aquellos absolutamente necesarios?	
9.13	¿Los proveedores de servicios ATS han establecido un esquema de programación de turnos flexibles para su personal? ¿La población que tiene mayor riesgo está de licencia?	
9.14	¿El proveedor de ATS suspendió la IPPT (OJT) para el personal de ATC? En caso negativo, ¿se han implementado medidas para garantizar que el riesgo de contagio se atienda adecuadamente? Si se suspendió, ¿se están tomando medidas para evitar un impacto futuro en el número de personal ATC?	
9.15	¿Se ha implementado un sistema para monitorear la salud física y mental del personal? ¿Se proporciona algún tipo de apoyo?	

9. GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO		
9.16	¿Mantiene el proveedor de servicios de navegación aérea una comunicación cercana con los tomadores de decisiones estatales con respecto a las restricciones de operaciones? ¿La información se comparte con las partes interesadas / industria?	
9.17	¿Ha implementado el proveedor ATS procedimientos de equilibrio de demanda y capacidad? ¿Existe un proceso de toma de decisiones en colaboración?	
9.18	¿Ha coordinado el Estado los procedimientos operativos necesarios con los Estados adyacentes a sus operaciones?	
9.19	¿El proveedor de ATS ha implementado mecanismos para garantizar que se mantenga la competencia del personal ATC? ¿Se garantiza que este sea reentrenado? ¿Están disponibles las sesiones de simulador para el personal de ATC?	
9.19	¿El proveedor de servicios de navegación aérea ha establecido procedimientos para abordar las instalaciones comprometidas con COVID-19?	
9.20	¿El proveedor de servicios de navegación aérea ha establecido procedimientos para manejar a una persona que se enferma en el lugar de trabajo y se sospecha que tiene COVID-19?	
9.21	¿El proveedor de ANS ha establecido procedimientos para desinfectar las instalaciones comprometidas con COVID-19?	

10. SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO		
10.1	¿Los proveedores de servicios SAR han planificado medidas preventivas y reactivas relacionadas con COVID-19?	
10.2	¿El personal SAR se considera esencial, como parte de los servicios de navegación aérea?	
10.3	¿Se han establecido medidas básicas de protección para evitar la propagación del contagio COVID-19 entre el personal SAR? ¿Se han discutido estas medidas con el personal?	
10.4	¿Los proveedores de servicios SAR han establecido un esquema de programación de turnos flexibles para su personal? ¿La población que tiene mayor riesgo está de licencia?	
10.5	¿Se asegura el Estado de que los recursos de respuesta SAR están disponibles y equipados para evitar un posible contagio en la conducción de sus operaciones?	

11. INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES, NAVEGACIÓN Y VIGILANCIA		
11.1	¿Se ha asegurado el Estado de garantizar la segura operación de los sistemas de navegación aérea en apoyo a la recuperación de las operaciones de vuelos?	
11.2	¿Ha realizado el Estado pruebas de las comunicaciones VHF o HF?	
	¿Se ha asegurado el Estado de que los sistemas ATS de comunicaciones sean aprobados y verificado su correcto funcionamiento antes de la recuperación de las operaciones?	
11.3	¿Se ha asegurado el Estado que los proveedores de servicios de Navegación Aérea certifiquen el correcto funcionamiento de sus sistemas automatizados previos a la reactivación de las operaciones?	
11.4	¿El proveedor de servicios de navegación aérea ha establecido procedimientos para que el personal técnico pueda realizar las labores de supervisión y mantenimiento de los sistemas CNS, estableciendo procedimientos que eviten el contagio de COVID-19?	
11.5	¿Ha establecido el Estado procedimientos para el personal técnico que asegure el cumplimiento de las medidas básicas para prevenir el contagio de COVID-19?	
11.6	¿Se ha establecido los procedimientos adecuados para asegurar que se debe hacer en caso de que el personal técnico presente síntomas de COVID-19?	
11.7	¿Se han establecido procedimientos de limpieza y desinfección de las áreas en las cuales se encuentran los sistemas y equipamiento CNS?	
11.8	¿Ha establecido el Estado la actualización de los procedimientos de mantenimiento correctivo acorde a las nuevas medidas para evitar el contagio del COVID-19?	
11.9	¿Ha establecido el Estado los procedimientos necesarios para evitar el contagio de COVID-19 cuando el personal debe moverse a sitios remotos?	
11.10	¿El personal técnico ha sido entrenado en el uso de los nuevos procedimientos para evitar el contagio de COVID-19?	

12. PROVEEDORES DE SERVICIOS EN CONTACTO CON LOS EQUIPOS / TRIPULACIONES DE AEROLÍNEA DURANTE LA OPERACIÓN		
12.1	¿Se han establecido procedimientos de Saneamiento periódico de los equipos y vehículos del proveedor de servicios que estarán en contacto con la aeronave y las tripulaciones?.	
12.2	¿Se establecido dentro del análisis de desinfección colocar alfombras desinfectantes en las puertas de servicio de la aeronave?	
12.3	¿Se han establecido procedimientos para optimizar la ventilación del lugar y las condiciones sanitarias higiénicas, estableciendo procedimientos para la interacción entre los proveedores de servicios y los pilotos o los tripulantes de cabina, al acceder a la cabina de pasajeros, cabina de pilotos (“cockpit” principalmente debido a lo reducido del espacio) o las galeras (galeys)?	
12.4	¿Se ha establecido el uso de máscara para todas las personas (pasajeros, personal y público en general)?	
12.5	¿Los empleados de las aerolíneas, proveedores de servicios de catering, despachadores, mantenimiento, abastecimiento de combustible para aviones, servicios de limpieza de aeronaves, etc., han recibido la capacitación adecuada en los procedimientos de salud nuevos o modificados?	
12.6	¿Se han establecido procedimientos cuando los empleados de los proveedores de servicios son detectados con síntomas de COVID-19?	
12.7	¿Se han establecido procedimientos de desinfección en los empleados de los proveedores de servicios antes de ingresar a la aeronave?	
12.8	¿Ha analizado el Estado la automatización de procedimientos para evitar el uso de la documentación física de los servicios prestados a los transportistas (según corresponda)?	

13. SERVICIOS DE INFORMACIÓN Y GESTIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA		
13.1	¿Los proveedores de servicios ARO/AIS (FPL) han planificado principios de bioseguridad en el sitio preventivas y reactivas relacionadas con COVID-19? Deben instalarse barreras físicas (transparentes) en los mostradores y la recepción	
13.2	¿El personal ARO/AIS considera que la proximidad para la transferencia de documentos debe minimizarse, las marcas en el piso deben ser implementadas, el distanciamiento físico de al menos 1 metro?	
13.3	¿Se han establecido medidas básicas de protección para evitar la propagación del contagio COVID-19 entre el personal NOTAM? ¿Se han discutido estas medidas con el personal?	
13.4	¿Los proveedores de servicios NOTAM han establecido un esquema de programación de rotación o turnos flexibles para su personal? ¿La población que tiene mayor riesgo debería estar de licencia temporal?	
13.5	¿Se asegura el Estado de que los recursos humanos en NOTAM están disponibles y equipados para evitar un posible contagio en la conducción de sus operaciones?	
13.6	Siempre que sea posible, el lavado de manos o el desinfectante para manos a base de alcohol deben colocarse en la entrada a las áreas y las superficies (por ejemplo, manijas, quioscos) deben limpiarse y desinfectarse regularmente en las Áreas ARO/AIS, NOTAM, AIM, etc.	

14. SERVICIO METEOROLÓGICO PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA INTERNACIONAL		
14.1	¿Ha analizado el Estado la automatización de procedimientos, por ejemplo, para implementar sistemas automatizados de información previa al vuelo en reemplazo de la entrega de documentación física?	
14.2	¿Ha considerado el Estado el desarrollo de capacidades de trabajo remoto para el personal técnico de meteorología aeronáutica (MET) garantizando su conectividad?	
14.3	¿Ha considerado el Estado el fortalecimiento de las capacidades para observación y/o pronóstico meteorológico en forma remota?	
14.4	¿Ha considerado el Estado la aplicación de medidas como “sana distancia” y/o “distanciamiento social” en los espacios de trabajo del Proveedor de servicios MET para asegurar la separación apropiada y necesaria del personal en servicio?	
14.5	¿Ha revisado/actualizado el proveedor de servicios MET los modos de operación en contingencia establecidos para las Oficinas de Vigilancia Meteorológica (MWO) y/o las Oficinas Meteorológicas de Aeródromo (AMO)?	
14.6	¿Se han establecido procedimientos de desinfección periódica de los equipos e instalaciones del proveedor de servicios MET)	
14.7	¿Se han establecido procedimientos de desinfección para? el personal técnico del proveedor MET antes de ingresar a las instalaciones de trabajo?	
14.8	¿Se ha establecido, dentro del análisis de desinfección, colocar alfombras desinfectantes en las puertas de ingreso?	
14.9	¿Se han establecido procedimientos para optimizar la ventilación de las Oficinas Meteorológicas de Aeródromo, Oficinas de Vigilancia Meteorológica y Oficinas que interactúan con las tripulaciones para la entrega de la documentación de vuelo cuando hay interacción entre los proveedores de servicios y los pilotos o los tripulantes de cabina?	
14.10	¿Se ha establecido el uso de equipo de protección personal (PPE) para el personal técnico de las dependencias MET, particularmente cuando interactúa con otras dependencias como ATM, personal técnico CNS, etc.?	
14.11	¿Ha recibido el personal técnico la capacitación adecuada en los procedimientos de salud nuevos o modificados?	
14.12	¿Se han establecido procedimientos cuando el personal técnico del proveedor de servicios es detectado con síntomas de COVID-19?	

**MATRIZ DE REACTIVACIÓN Y RECUPERACIÓN DE LAS OPERACIONES DE AVIACIÓN RELACIONADAS CON AVSEC – MEDIDAS DE SALUD ADOPTADAS
POR LOS ESTADOS DURANTE LA COVID-19**

ESTADOS NACC/CAR

1	1 AEROPUERTO. Medidas de aplicación general/sectores públicos.
1.1	Desinfección del Edificio Terminal en forma periódica para mejorar las condiciones sanitarias
1.2	Colocar tapetes desinfectantes de calzado en las áreas de migración y control de seguridad de pasajeros y personal del aeropuerto.
1.3	Optimizar la ventilación del lugar y condiciones higiénicas sanitarias, evitar contacto físico entre individuos.
1.4	Distanciamiento de personas mínimo de 1.5 metros o lo definido por el Estado.
1.5	En las filas para controles, deberán haber señales en el piso con una separación mínima de 1.5 metros entre cada persona o grupo familiar.
1.6	Uso de mascarilla obligatorio para todas las personas (pasajeros, personal y público en general).
1.7	Todo el personal que tenga contacto o proximidad con pasajeros, tripulantes o equipajes, debe usar equipos de protección personal (EPP), tales como tapabocas, delantal y/o guantes.
1.8	Determinar puntos estratégicos para el acopio de los EPP usados, material descartable posiblemente contaminado.
1.9	Desechar el EPP de manera adecuada y responsable después de realizar un examen de acuerdo con los requisitos de salud.
1.10	Capacitar al personal sobre el uso correcto de los EPP. (Responsabilidad de todos los empleadores. Señales publicadas para los pasajeros.)
1.11	Limitar el acceso a la terminal (Únicamente ingresan a la terminal pasajeros o personal aeroportuario).
1.12	Control sanitario al ingreso al edificio terminal con un cuestionario y/u observación de síntomas, toma de temperatura a los pasajeros y usuarios del mismo.
1.13	Toma de la temperatura al personal antes de ingresar a las instalaciones del edificio terminal.
1.14	Observación médica de los pasajeros antes de ingresar al área de documentación, por oficiales de seguridad en colaboración con los oficiales de salud. Las personas sintomáticas no podrán ingresar a las áreas de documentación, hasta someterse a una inspección de salud realizada por personal de salud del aeropuerto.
1.15	Adoptar un procedimiento cuando se detecta una persona con síntomas de COVID-19, (fiebre, tos, dificultad para respirar).
1.16	Se designará un área específica para el control de salud para los pasajeros sintomáticos.
1.17	Se prohibirá el acceso y permanencia a las personas que se nieguen a cumplir con las medidas sanitarias impuestas por el Ministerio de Salud Pública y la Autoridad competente.
1.18	Coordinar con la entidades de aplicación de la ley los procedimientos para minimizar el registro manual y el contacto físico con las personas.
1.19	Facilidades sanitarias para el lavado de manos con agua y jabón, cuando se requieran.
1.20	Pasajeros y personal deberán desinfectarse sus manos tanto como sea posible antes de ingresar al punto de inspección.
1.21	Se suspende temporalmente el registro manual o inspección física de pasajeros y no pasajeros que accedan a las Zonas de Seguridad Restringida (ZSR) para evitar el contacto físico.
1.22	Establecer un método para mantener la comunicación y la información relevante sobre el COVID-19, con las medidas de higiene y preventivas, números de contacto del Ministerio de Salud, o autoridad local aeroportuaria que corresponda por diferentes medios: visuales, electrónicos, públicos, etc..
1.23	Los Explotadores de Aeropuertos deben instalar carteles y/o pantallas en ubicaciones destacadas en toda la terminal para informar a los pasajeros y público en general sobre los procedimientos requeridos.
1.24	Desarrollar Cursos virtuales para mantener actualizado al personal de las entidades reguladas, bajo la autorización y supervisión de la Autoridad

**MATRIZ DE REACTIVACIÓN Y RECUPERACIÓN DE LAS OPERACIONES DE AVIACIÓN RELACIONADAS CON AVSEC – MEDIDAS DE SALUD ADOPTADAS
POR LOS ESTADOS DURANTE LA COVID-19**

ESTADOS NACC/CAR

1	1 AEROPUERTO. Medidas de aplicación general/sectores públicos.
	competente.
1.25	Utilizar el Sistema de gestión de seguridad de la aviación (SeMS) a su máximo potencial.
1.26	Los Explotadores de Aeropuertos y Aéreos deben compartir las evaluaciones de riesgos y experiencias con los demás explotadores.
1.27	* El personal de Seguridad de la Aviación, para cumplir con los procedimientos de seguridad establecidos en la normativa vigente, deberán contar de forma obligatoria de los siguientes equipos de bioseguridad y suministros de protección personal (EPPs): <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mascarillas facial N-95 o similar; ➤ Pantalla/máscara facial PET (polietileno tereftalato) o similar; ➤ Mono-gafas/gafas de protección ➤ Guantes desechables de nitrilo. ➤ Gel anti-bacterial con base al 70% para desinfectarse
1.28	Desinfección de las áreas, y verificación de que no existan elementos u objetos extraños y/o sospechosos; verificar que en el área se encuentre únicamente personal autorizado.
1.29	Coordinar y verificar la realización de la desinfección de rutina de las superficies que son utilizadas en los puntos de inspección y/o que pudieron ser expuestas al contagio del COVID-19, como: equipos de seguridad, bandejas, los recipientes para depositar los artículos prohibidos, bandas transportadoras de equipaje, mesas, botones de pánico, sillas, piso del punto de inspección y las áreas de inspección equipaje. Ésta desinfección se realizará a intervalos regulares y dependiendo del flujo de pasajeros en el área de inspección.
1.30	Antes que los pasajeros o personal del aeropuerto ingresen a los puntos de inspección, se les debe proporcionar desinfectante para manos u algún producto autorizado para su desinfección.
1.31	El personal de Seguridad de la Aviación debe tener presente que cuando los pasajeros muestren síntomas de contagio de la COVID-19, se deberá notificar inmediatamente a la Autoridad de Salud competente para ser aislados y examinados por personal autorizado.
1.32	Los desinfectantes (gel o alcohol) deben ser distribuidos en el edificio terminal o directamente a pasajeros y personal del aeropuerto.

**MATRIZ DE REACTIVACIÓN Y RECUPERACIÓN DE LAS OPERACIONES DE AVIACIÓN RELACIONADAS CON AVSEC – MEDIDAS DE SALUD ADOPTADAS
POR LOS ESTADOS DURANTE LA COVID-19**

ESTADOS NACC/CAR

2	<p align="center">2. CIRCUITO DE SALIDAS Medidas correspondientes al circuito de pasajeros de salida. Medidas correspondientes al circuito de pasajeros en tránsito.</p>
2.1	Desinfección del Edificio Terminal en forma periódica.
2.2	Desinfección de los puestos de inspección, cintas transportadoras, máquinas de rayos X, contenedores, mesas, etc. (personal de seguridad debe utilizar EPP).
2.3	Colocar tapetes para desinfección de calzado en las áreas de migración y de control de seguridad para pasajeros y personal del aeropuerto.
2.4	Optimizar la ventilación del lugar y condiciones higiénicas sanitarias de todas las áreas, y evitar el contacto físico entre las personas.
2.5	Desinfección de las aeronaves.
2.6	En las filas para puntos de control de seguridad, deberá haber señales en el piso con una separación mínima de 1.5 metros entre cada persona o grupos de familias. El distanciamiento debe cumplirse tanto como sea posible según lo definido por el Estado.
2.7	Para los pasajeros el uso de mascarilla es obligatorio mientras está en aeropuerto y durante el vuelo. Los pasajeros deberán removerse la máscara cuando se le soliciten para la verificación de documentos.
2.8	Medidas alternativas para inspección manual para pasajeros.
2.9	Se designara un área específica para el control de salud de los pasajeros sintomáticos.
2.10	Proporcionar al personal de los puntos de inspección EPP y gel desinfectante para las manos y asegurar el uso obligatorio. (Complementariamente promover el lavado de manos con jabón).
2.11	Pasajeros y personal se deben desinfectar sus manos antes de ingresar al punto de inspección.
2.12	Facilidades sanitarias para el lavado de manos con agua y jabón, cuando lo requieran.
2.13	El personal de los explotadores aéreos debe usar mascarillas y guantes..
2.14	Todo el personal que tenga contacto o proximidad con pasajeros, tripulantes o equipajes, debe usar elementos de bioseguridad, tales como tapabocas y guantes.
2.15	El cotejo de Documentos y Pases de abordaje físico o electrónico) será visual y sin contacto, en caso de requerir una validación adicional se hará de manera verbal.
2.16	Capacitar al personal sobre el uso correcto de los EPP.
2.17	Utilizar máscarillas de conformidad con la orientación/directriz de salud pública. No usar la misma máscara por más de 2 horas.
2.18	Puntos estratégicos para el descarte (recolección) de los EPP usados y el material descartable posiblemente contaminado.
2.19	Desechar el equipo de protección de manera adecuada y responsable después de cada examen de acuerdo con los requisitos de salud pública.
2.20	Cambiar los guantes luego de cada inspección con Equipos de Detección por Trazas de Explosivos (ETD) y/o inspección manual, también la desinfección de los equipos AVSEC utilizados.
2.21	Limpieza y desinfección de las bandejas y los equipos en los puestos de inspección AVSEC.
2.22	* Exención de transporte de líquidos relacionados con la salud, geles y líquidos desinfectantes o antisépticos en el equipaje de mano. La cantidad máxima por persona deberá ser definida por la autoridad competente de cada Estado (medida transitoria).

**MATRIZ DE REACTIVACIÓN Y RECUPERACIÓN DE LAS OPERACIONES DE AVIACIÓN RELACIONADAS CON AVSEC – MEDIDAS DE SALUD ADOPTADAS
POR LOS ESTADOS DURANTE LA COVID-19**

ESTADOS NACC/CAR

2	<p align="center">2. CIRCUITO DE SALIDAS Medidas correspondientes al circuito de pasajeros de salida. Medidas correspondientes al circuito de pasajeros en tránsito.</p>
2.23	La inspección del equipaje de mano debe realizarse de manera segura para el inspector y el pasajero. (Distanciamiento/mampara transparente si es posible).
2.24	Limitar al mínimo el registro manual, inspeccionar el equipaje de mano desde varios ángulos y/o utilizar equipos de detección por trazas de explosivos ETD.
2.25	El retiro del artículo sospechoso será realizado por el mismo pasajero/personal, bajo supervisión del personal AVSEC, inspección del artículo por rayos X tantas veces como defina el Estado.
2.26	Utilización de escáner para limitar los registros manuales al mínimo; si la alarma persiste, se realizara un registro manual en la zona que generó la misma.
2.27	Retiro de todos los elementos que pueden generar alarmas para evitar registro manual.
2.28	Porcentaje definido de los pasajeros sometidos a una inspección por trazas de explosivos (ETD), para evitar realizar el registro manual, se utilizará un hisopo por cada persona inspeccionada.
2.29	Medidas alternativas para el registro manual de pasajeros.
2.30	Medidas alternativas para la inspección a través de la detección con perros detectores de explosivos (EDD) y/o la detección por trazas de explosivos (ETD), para resolver las alarmas en lugar de realizar un registro manual.
2.31	Cambio frecuente de los hisopos para los equipos de detección por trazas de explosivos (ETD), y utilizar un paño para la desinfección del ETD por cada persona que se inspeccione.
2.32	Tempo necesario (en horas) antes del registro de la documentación de viaje (check-in) para la inspección bajo las nuevas medidas relacionadas a la COVID-19 sin reducir la calidad de los controles.
2.33	Separación (en metros) de los inspectores de seguridad y pasajeros (personal); considerar abrir carriles adicionales si es factible para evitar los altos flujos de pasajeros
2.34	Al cambiar de personal de operación del equipo de rayos X, se deberá desinfectar el tablero de operación del mismo. Algunos Estados utilizan guantes para no desinfectar el tablero.
2.35	Reducción del recurso humano en los puestos de inspección AVSEC, en base criterios establecidos por la Autoridad competente, previa aprobación de la misma.
2.36	Se definirán medidas alternativas para el <i>“Método secundario de inspección aleatoria e imprevisible”</i> en los puestos de inspección AVSEC.
2.37	Realizar evaluaciones de riesgos sobre las medidas de prevención de la COVID-19, para la actualización las medidas y procedimientos AVSEC según sea necesario.
2.38	Se han verificado falsas alarmas en los equipos de detección por trazas de explosivos (ETD) debido a la utilización de desinfectantes para manos a base de peróxido de hidrógeno.
2.39	Se deberán lavar las manos en periodos de 30 minutos o utilizar gel desinfectante.
2.40	En la inspección de rayos X se utilizan bandejas distintas para calzado y para las pertenencias.

MATRIZ DE REACTIVACIÓN Y RECUPERACIÓN DE LAS OPERACIONES DE AVIACIÓN RELACIONADAS CON AVSEC – MEDIDAS DE SALUD ADOPTADAS POR LOS ESTADOS DURANTE LA COVID-19

ESTADOS NACC/CAR

3	3. CIRCUITO DE ARRIBOS. Medidas correspondientes al circuito de pasajeros arribados.
3.1	Desinfección del sector de arribos (migraciones, aduana) de forma periódica.
3.2	Desinfección de los puestos de inspección, cintas transportadoras, máquinas de rayos X, contenedores, mesas, etc.
3.3	Optimizar la ventilación del lugar y condiciones higiénicas sanitarias, y evitar el contacto físico con otras personas.
3.4	Colocar bandejas desinfectantes de calzado en las áreas de migración y de control de seguridad de pasajeros y personal del aeropuerto.
3.5	Desinfección de aeronaves.
3.6	Apuntar a un distanciamiento físico de al menos 1.5 metros entre individuos, o lo definido por el Estado. La distancia debe seguirse tanto como sea posible.
3.7	Colocación de señales en el piso con una separación mínima de 1.5 metros entre cada persona.
3.8	Uso de mascarilla obligatorio para pasajeros.
3.9	Los pasajeros se deben quitar la máscara facial cuando se lo soliciten para la verificación de la documentación.
3.10	Control sanitario a los pasajeros que arriban : con un cuestionario de salud, observación de síntomas y toma de temperatura por profesionales de la salud.
3.11	Se aplicarán procedimientos para la prevención del contagio, cuando se detecta una persona con síntomas de COVID-19, (fiebre, tos, dificultad para respirar).
3.12	Se designara un área específica para el control sanitario de los pasajeros con síntomas de COVID-19.
3.13	Proporcionar PPE y alcohol en gel o desinfectante para las manos en los puntos de control.
3.14	Facilidades sanitarias para el lavado de manos con agua y jabón, cuando se requieran.
3.15	Todo el personal que tenga contacto o proximidad con pasajeros, tripulantes o equipajes, debe usar EPP.
3.16	Capacitar al personal sobre el uso correcto de los EPP.
3.17	Puntos estratégicos para el descarte (recolección) los EPP usados y el material descartable posiblemente contaminado.
3.18	Desechar el EPP de manera adecuada y responsable después del examen de acuerdo a las indicaciones de salud pública.
3.19	Al cambiar de personal de operación del equipo de rayos X, se deberá desinfectar el tablero de operación del mismo. Algunos Estados utilizan guantes para no desinfectar el tablero.
3.20	Los explotadores de aeropuertos deben instalar carteles y/o pantallas para informar a los pasajeros y público en general sobre los procedimientos requeridos.

MATRIZ DE REACTIVACIÓN Y RECUPERACIÓN DE LAS OPERACIONES DE AVIACIÓN RELACIONADAS CON AVSEC – MEDIDAS DE SALUD ADOPTADAS POR LOS ESTADOS DURANTE LA COVID-19

ESTADOS NACC/CAR

4	4. CIRCUITO DE EQUIPAJE DE BODEGA. Medidas correspondientes al control de equipaje despachado en bodega.
4.1	Desinfección de los puestos de inspección, cintas transportadoras, máquinas de rayos X, contenedores, mesas, etc.
4.2	Distanciamiento de personas mínimo 1.5 metros o tanto como sea posible.
4.3	El personal AVSEC debe utilizar EPP obligatorio de acuerdo con la función que realiza.
4.4	Capacitar al personal sobre el uso correcto de los equipos de protección personal (EPP).
4.5	Cambiar los guantes después de cada registro manual, y la desinfección los equipos utilizados.
4.6	Puntos estratégicos para el descarte (recolección) los equipos de protección personal usados y el material descartable posiblemente contaminado.
4.7	Facilidades sanitarias para el lavado de manos con agua y jabón, cuando se requieran.
4.8	Limitar al mínimo el registro manual, inspeccionar el equipaje de bodega desde varios ángulos y/o utilizar métodos de detección de explosivos aprobados por la autoridad competente.
4.9	Al cambiar de personal de operación del equipo de rayos X, se desinfectará el tablero de operación del mismo. Algunos Estados utilizan guantes para no desinfectar el tablero.
4.10	Reducción del recurso humano en los puestos de inspección AVSEC, con base en criterios de evaluación y gestión de riesgos establecidos y aprobados por la Autoridad Competente.
4.11	Tomar en cuenta el tiempo necesario para la inspección del equipaje de bodega bajo las nuevas medidas relacionadas al COVID-19 sin reducir la calidad de los controles.
4.12	Realizar evaluaciones de riesgos sobre el tiempo de manejo operativo de un vuelo de salida para determinar el riesgo sobre la efectividad de los procedimientos de inspección de seguridad y actualizar las medidas y procedimientos según sea necesario.

MATRIZ DE REACTIVACIÓN Y RECUPERACIÓN DE LAS OPERACIONES DE AVIACIÓN RELACIONADAS CON AVSEC – MEDIDAS DE SALUD ADOPTADAS POR LOS ESTADOS DURANTE LA COVID-19

ESTADOS NACC/CAR

5	5. CIRCUITO DE CARGA. Medidas correspondientes al control de carga y correo, instalaciones.
5.1	Desinfección del Edificio de carga en forma periódica.
5.2	Desinfección de puestos de inspección de carga y correo, cintas transportadoras, máquinas de rayos X, contenedores, mesas, etc.
5.3	Apuntar a un distanciamiento de personas mínimo de 1.5 metros o lo definido por el Estado.
5.4	Uso obligatorio. de los EPP por parte del personal AVSEC
5.5	Capacitar al personal sobre el uso correcto de EPP.
5.6	Facilidades sanitarias para el lavado de manos con agua y jabón, cuando se requieran.
5.7	Puntos estratégicos para el descarte (recolección) los equipos de protección personal usados y el material descartable posiblemente contaminado.
5.8	Desechar el equipo de protección de manera adecuada y responsable después del examen de acuerdo a las indicaciones de salud pública.
5.9	Cambiar los guantes después de cada registro manual y desinfectar el equipo
5.10	Desinfección de la carga.
5.11	Cursos virtuales para mantener actualizado al personal de las entidades reguladas, bajo la autorización y supervisión de la Autoridad competente.
5.12	Al cambiar de personal de operación del equipo de rayos X, se deberá desinfectar el tablero de operación del mismo. Algunos Estados utilizan guantes para no infectar el tablero.
5.13	Se utilizará, lo máximo posible, la inspección a través de la detección con perros detectores de explosivos y/o la detección por trazas de explosivos (ETD), para resolver las alarmas en lugar de realizar un registro manual.
5.14	Cambiar frecuentemente los hisopos para los equipos de detección por trazas de explosivos (ETD), y utilizar un paño para la desinfección del ETD por cada persona que se inspeccione.

**MATRIZ DE REACTIVACIÓN Y RECUPERACIÓN DE LAS OPERACIONES DE AVIACIÓN RELACIONADAS CON AVSEC – MEDIDAS DE SALUD ADOPTADAS
POR LOS ESTADOS DURANTE LA COVID-19**

ESTADOS NACC/CAR

6	6. CIRCUITO PERSONAL AEROPORTUARIO. Medidas correspondientes al circuito de personal que accede a la zona de seguridad restringida (ZSR).
6.1	Desinfección de puestos de inspección, cintas transportadoras, máquinas de rayos X, contenedores, mesas, etc. (el personal de seguridad debe también usar EPP).
6.2	Colocar tapetes desinfectantes de calzado en las áreas inspección.
6.3	Optimizar la ventilación del lugar y condiciones higiénicas sanitarias, evitar el contacto físico con otras personas.
6.4	En las filas para controles, deberán haber señales en el piso con una separación mínima de 1.5 metros entre cada persona, o según lo establecido por el Estado.
6.5	Uso de mascarilla personal.
6.6	El personal se debe quitar la máscara facial cuando se lo soliciten para las verificaciones de la documentación.
6.7	Proporcionar al personal de los puntos de inspección EPP y gel desinfectante para las manos y asegurar su uso obligatorio. (Complementariamente promover el lavado de manos con jabón).
6.8	El personal deberá desinfectarse sus manos antes de ingresar a un punto de inspección.
6.9	Facilidades sanitarias para el lavado de manos con agua y jabón, cuando se requieran.
6.10	Cotejo de permisos, tarjetas o credencial será visual sin contacto, en caso de requerir una validación adicional se hará de manera verbal.
6.11	Puntos estratégicos para el descarte (recolección) los equipos de protección personal usados y el material descartable posiblemente contaminado.
6.12	Desechar el equipo de protección de manera adecuada y responsable después del examen de acuerdo a las indicaciones de salud pública.
6.13	Al cambiar de personal de operación del equipo de rayos X, se deberá desinfectar el tablero de operación del mismo. Algunos Estados utilizan guantes para no desinfectar el tablero.
6.14	Limpieza y desinfección de las bandejas y los equipos en los puestos de inspección AVSEC.
6.15	La inspección de las pertenencias y equipo del personal, debe realizarse de manera segura para el inspector y el personal. (Distanciamiento/mampara transparente si es posible).
6.16	Limitar al mínimo el registro manual, inspeccionar las pertenencias y el equipo del personal desde varios ángulos y/o utilizar equipos de detección por trazas de explosivos (ETD).
6.17	Retiro de todos los elementos que pueden generar alarmas para evitar registro manual.
6.18	Porcentaje definido de los pasajeros sometidos a una inspección por trazas de explosivos (ETD), para evitar realizar el registro manual, se utilizará un hisopo por cada persona inspeccionada.
6.19	Medidas alternativas para el registro manual del personal.
6.20	Se utilizará, lo máximo posible, la inspección a través de la detección con perros detectores de explosivos y/o la detección por trazas de explosivos (ETD), para resolver las alarmas en lugar de realizar un registro manual.
6.21	Cambiar frecuentemente los hisopos para los equipos de detección por trazas de explosivos (ETD), y utilice un paño para la desinfección del ETD por cada persona que se inspeccione.

MATRIZ DE REACTIVACIÓN Y RECUPERACIÓN DE LAS OPERACIONES DE AVIACIÓN RELACIONADAS CON AVSEC – MEDIDAS DE SALUD ADOPTADAS POR LOS ESTADOS DURANTE LA COVID-19

ESTADOS NACC/CAR

6	6. CIRCUITO PERSONAL AEROPORTUARIO. Medidas correspondientes al circuito de personal que accede a la zona de seguridad restringida (ZSR).
6.22	Tomar en cuenta el tiempo necesario para la inspección del personal aeroportuario bajo las nuevas medidas relacionadas al COVID-19 sin reducir la calidad de los controles.
6.23	Separación de los inspectores de seguridad y pasajeros (personal), considerar abrir carriles adicionales si es factible, para evitar los altos flujos de pasajeros.
6.24	Al cambiar de personal de operación del equipo de rayos X, se deberá desinfectar el tablero de operación del mismo. Algunos Estados utilizan guantes para no desinfectar el tablero.
6.25	Reducción del recurso humano en los puestos de inspección AVSEC, con base en los criterios de evaluación y gestión de riesgos establecidos y aprobados por la Autoridad Competente.
6.26	Se definirán medidas alternativas para el <i>“Método secundario de inspección aleatoria e imprevisible”</i> en los puestos de inspección AVSEC.
6.27	Los desinfectantes para manos a base de peróxido de hidrógeno pueden aumentar la probabilidad de falsas alarmas en los equipos de detección por trazas de explosivos (ETD).
6.28	En la inspección de rayos X se utilizan bandejas distintas para calzado y para las pertenencias.

Nota.- Debido a la pandemia de COVID-19, la exención sobre la cantidad de líquidos o geles desinfectantes de manos basados en alcohol máximo al 70%, podrá ser temporalmente determinada por la autoridad competente del Estado después de una evaluación de riesgo. Sin embargo, bajo ninguna circunstancia la exención de cantidad mayor a 100 ml/3.4 Oz, si fuera establecida, deberá ser considerada como una exención de la inspección de los líquidos/geles en los puntos de seguridad.