



DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

Boletín de Novedades Gestión Biblioteca Técnica

Documentación y
Regulación Aeronáutica
de Dirección General de
Aviación Civil

JULIO 2020

Dirección General de Aviación Civil Biblioteca
Técnica
506 + 2242-8000 Ext. 8280 Ext. 8281
Correo electrónico:
bibliotecatecnica@dgac.go.cr

SISTEMA DE GESTIÓN DGAC

**7F186, Boletín de Novedades Gestión
Biblioteca Técnica
Página 1 de 8**

R: 23/08/19 V.02



DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

Documentos OACI Actualizados

01.

9261. Manual de helipuertos.

El Manual de helipuertos (Doc 9261) se ha dividido en dos partes para abordar las áreas de aterrizaje en todo un conjunto de instalaciones mar adentro y buques (Parte I), que son diferentes de los helipuertos utilizados en tierra (Parte II). A menos que se indique otra cosa, las referencias a capítulos en este documento son con respecto a los capítulos de la Parte I. Cuarta edición, Montreal: Canadá, 2020



02.

10144. Manual de la OACI para las Administraciones de Aviación Civil sobre la gestión de riesgos de seguridad operacional de la aviación relacionados con la COVID-19

El contenido de este documento fue elaborado por la OACI con el apoyo de especialistas en aviación integrantes del Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional (SMP). La primera versión se publicó en mayo de 2020 y se publicaran actualizaciones para reflejar las novedades a medida que sigamos aprendiendo de los desafíos que plantea la pandemia de COVID-19. Primera edición.

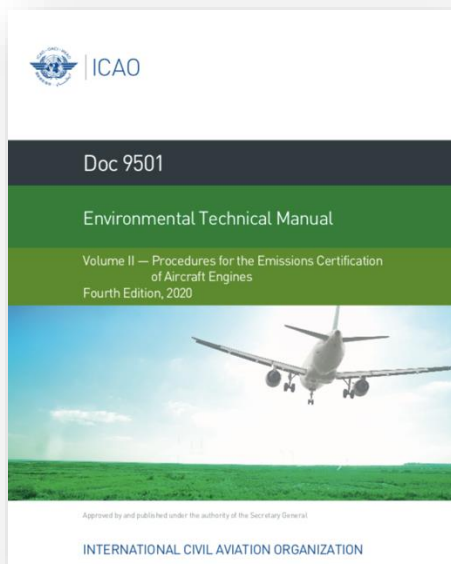


DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

03.

Doc. 9501. Environmental Technical Manual. Volume II, Procedures for the Emissions Certification of Aircraft Engines

La revisión del Manual Técnico Ambiental de la OACI (Doc 9501), Volumen II - Procedimientos para la Certificación de Emisiones de Motores de Aeronaves, Cuarta Edición, incluye material que ha sido aprobado por el Comité de Protección Ambiental de la Aviación (CAEP) durante su undécima reunión (CAEP / 11) en febrero de 2019..



04.

9501. Environmental Technical Manual. Volume III, Procedures for the CO2 Emissions Certification of Aeroplanes.

El Manual Técnico Ambiental (Doc 9501), Volumen III - Procedimientos para la Certificación de Emisiones de CO2 de Aviones, Segunda Edición, incluye material que ha sido aprobado por el Comité de Protección Ambiental de la Aviación (CAEP) de la OACI durante su undécima reunión (CAEP / 11) en febrero de 2019.



DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

05.

Doc 9966. Manual for the Oversight of Fatigue Management Approaches (Title in First Edition, Fatigue Risk Management Systems — Manual for Regulators). Second edition, Version 2 (Revised), 2020.

The second edition was updated in 2019 in Version 2 (Revised). Revisions largely related to the inclusion of helicopter operations information to support Amendment 22 to Annex 6 — Operation of Aircraft, Part III — International Operations — Helicopters which included harmonizing Part III fatigue management Standards and Recommended Practices (SARPs) with those in Part I. An implementation manual, the IFHA/ICAO/IFALPA/FSF - Fatigue Management Guide for Helicopter Operators, First Edition is planned for publication in 2020.



06.

Doc 9562, Airport Economics Manual. Fourth edition, 2020.

This fourth edition of Doc 9562 has been developed with the assistance of a panel of experts on airport economics — the Airport Economics Panel (AEP). The principal sources were the third edition of the manual, ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services (Doc 9082, Ninth Edition), the Report of the Conference on the Economics of Airports and Air Navigation Services (CEANS 2008 — Doc 9908) and the Manual on Air Navigation Services Economics (Doc 9161).



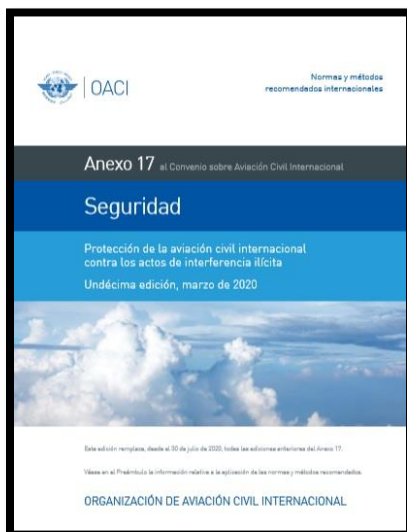


DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

A partir del 30 de julio del 2020 entre en vigencia la adopción de la enmienda 17 al Anexo 17 (Seguridad), modificando su edición a la Undécima Edición, marzo 2020.

Adopción de enmienda 17

Propuestas de la 30ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP/30) con la asistencia del Grupo de trabajo sobre el Anexo 17 (WGA17). Esta enmienda incluye definiciones revisadas; también incluye disposiciones nuevas/revisadas sobre evaluaciones de vulnerabilidad, intercambio de información entre Estados y partes interesadas, programas de instrucción y sistemas de certificación, control del acceso, inspección del personal y otras enmiendas editoriales.



Preámbulo			Anexo 17 — Seguridad
Enmienda	Origen	Temas(s)	Adoptada Surtió efecto Aplicable
15	Propuestas de la 27ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP/27) con la asistencia del Grupo de trabajo sobre el Anexo 17 (WGA17).	Esta enmienda incluye la definición de detección del comportamiento en relación con la aplicación de controles de seguridad. También incluye disposiciones nuevas y revisadas sobre seguridad de la parte pública, detección del comportamiento, innovación en seguridad de la aviación y sistemas portátiles de defensa antiáerea (MANPADS). Además, se ha revisado, para mayor claridad y mejor legibilidad, el texto de las disposiciones existentes sobre la realización de evaluaciones de riesgos y las medidas relativas a las ciberamenazas.	23 de noviembre de 2016 3 de abril de 2017 3 de agosto de 2017
16	Propuestas de la 28ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP/28) con la asistencia del Grupo de trabajo sobre el Anexo 17 (WGA17).	Esta enmienda incluye una referencia a los conjuntos de material didáctico de seguridad de la aviación. También incorpora disposiciones nuevas/revisadas sobre intercambio de información, medidas relativas a los pasajeros y el equipaje de mano, medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos, y ciberamenazas.	14 de marzo de 2018 16 de julio de 2018 16 de noviembre de 2018
17 (11ª edición)	Propuestas de la 30ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP/30) con la asistencia del Grupo de trabajo sobre el Anexo 17 (WGA17).	Esta enmienda incluye definiciones revisadas; también incluye disposiciones nuevas/revisadas sobre evaluaciones de vulnerabilidad, intercambio de información entre Estados y partes interesadas, programas de instrucción y sistemas de certificación, control del acceso, inspección del personal y otras enmiendas editoriales.	25 de noviembre de 2019 30 de marzo de 2020 30 de julio de 2020



DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

Integración de protocolos y medidas sanitarias facilitará reactivación progresiva de fronteras aéreas

Por Msc. José Loría.

Investigador en transporte aéreo

01 Julio 2020



El transporte aéreo ha sido por décadas un bastión para el desarrollo. Sin embargo, los retos que este sector enfrenta por la pandemia del Covid-19 motivan medidas drásticas con vistas a un futuro en el que poco a poco se pueda ir recuperando el dinamismo anterior.

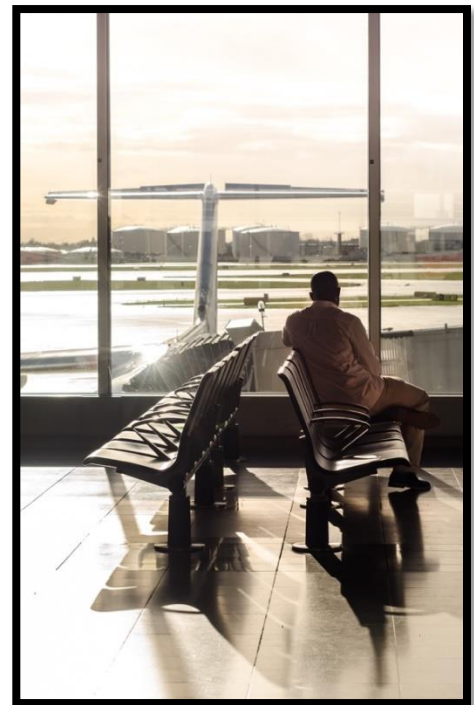
En Costa Rica se espera que a partir del 1 de agosto los aeropuertos internacionales Juan Santamaría y Daniel Oduber reinicien la recepción de vuelos comerciales desde países que tengan una situación controlada en la transmisión del virus.

El Ministerio de Salud detalló que esta reapertura se hará de la mano con un protocolo estricto de medidas sanitarias para evitar focos de contagio, lo

que permitiría asegurar una trazabilidad de las personas que ingresen al país.

La noticia es un respiro para la industria y trabajadores del transporte aéreo y turismo, ya que los niveles de contagio y los cierres de fronteras provocaron una caída drástica en los viajes, con los consecuentes recortes en flotas y la pérdida parcial o total de ingresos para miles de personas y negocios. Esta es, por supuesto, una preocupación mundial.

Poco a poco los países que pueden ir reabriendo sus fronteras aéreas lo hacen bajo distintas





DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

condiciones, algunos imponen medidas como la obligatoriedad de una prueba de Covid-19 con resultado negativo como requisito para viajar, otros destinos requieren cuarentenas obligatorias indiferentemente de la condición de salud del viajero.

En procura de generar algún tipo de integración en estos protocolos y para facilitar la reactivación progresiva de la aviación comercial, organismos y naciones buscan establecer medidas que reduzcan contagios en el transporte aéreo a través de sugerencias de métodos que plasman en los siguientes documentos:

La Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA, siglas en inglés) afirma que aún no existe evidencia de contagios a bordo de una aeronave, pero lo que sí es claro es que quienes contrajeron el virus en China originalmente, utilizaron el transporte aéreo para viajar a distintos puntos desde donde se propagó, con las consecuencias hartamente conocidas.

Por esta razón, publicó en mayo una [Guía para el manejo de pasajeros y personal de aviación en aeropuertos y aeronaves](#). El documento incluye recomendaciones y protocolos para atender todas las etapas que involucran el traslado de viajeros por aire.

Contiene consideraciones para antes, durante y después del acceso a los aeropuertos y aeronaves. Por ejemplo: el manejo de revisiones de temperatura, la limpieza incesante para asegurar que cada área o espacio se desinfecte previo a cada usuario y para mantener la distancia física, obligaciones y recomendaciones para pasajeros como el uso de mascarillas y otros elementos de protección personal.

La apropiada circulación del aire dentro de la cabina de pasajeros ha generado inquietud en la opinión pública. EASA resalta que los filtros de partículas de aire de alta eficiencia (HEPA) han demostrado un buen rendimiento con elementos del tamaño del virus del SARS-Cov-2, aproximadamente 70-120 nm. (un nanómetro equivale a una mil millonésima parte de un metro). Por ello, recomiendan a los transportistas que utilizan la recirculación del aire de la cabina, instalar y usar filtros HEPA, de acuerdo con las especificaciones del fabricante, siempre que se confirme que esto no comprometerá ninguna función crítica de seguridad.

Eso impone una doble responsabilidad para aerolíneas y usuarios, ya que las primeras deberían atender la solicitud y hacerla de conocimiento público a sus clientes y a reguladores de los países a los que vuelan. Para los usuarios la responsabilidad supone asegurarse de la disponibilidad y utilización de estos dispositivos en los aviones en los que van a viajar, antes de reservar.

Otra de las situaciones que representa un compromiso múltiple es el equipaje de mano. Según la Agencia los transportistas en coordinación con los operadores de aeropuertos, deben facilitar procedimientos de auto "check-in" y promover el transporte de equipaje de mano en los compartimentos de carga mediante la implementación de políticas de incentivos. Esto podría acelerar el embarque y desembarque y reducir movimientos y posible contaminación en la cabina.

El documento propone el manejo adecuado que deberá realizarse si durante el vuelo se detecta uno o más pasajeros con síntomas compatibles al Covid-19. El protocolo es sencillo pero requiere una



DIRECCIÓN GENERAL DE
AVIACIÓN CIVIL
COSTA RICA

cantidad de asientos sin utilizar. Esto impone un reto a prácticamente todas las aerolíneas que buscarán recuperarse a través de la mayor cantidad de venta de boletos. Un ejemplo es el de American Airlines, que recientemente discontinuó el bloqueo de asientos del medio; lo que facilitaba el distanciamiento físico pero solo permitía explotar el 85 por ciento de la capacidad total de asignación.



La Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) publicó una [Plataforma](#) de Recuperación ante el Covid-19 para cotejar pronósticos, orientación, herramientas y recursos necesarios para los reguladores de los países miembros.

En el espacio informativo se disponen datos y recomendaciones sobre asuntos de salud, medidas operacionales y manejo de pasajeros, así como análisis y pronósticos económicos.

La plataforma incluye detalles del Consejo de Trabajo para la Recuperación de la Aviación de

OACI (CART, siglas en inglés) con recomendaciones y pautas que se revisarán y actualizarán continuamente en función de los últimos consejos médicos y operativos, y están destinadas a armonizar y no reemplazar las hojas de ruta de recuperación de COVID-19 establecidas actualmente por los Estados, las Regiones o los grupos industriales.

Otro espacio informativo a considerar es el que publica el Departamento de Seguridad Nacional de Estados Unidos, el [sitio](#) contiene acciones principales de la Administración de Seguridad del Transporte (TSA, por sus siglas en inglés). Se puede encontrar información de restricciones de viaje y un cuadro con el detalle de la cantidad de oficiales y personal subcontratado que resultó positivo ante la prueba de Covid-19, por aeropuerto.

Echar mano a estas y algunas otras fuentes de información puede contribuir a un mejor manejo local de la actividad del transporte aéreo.

Aunque a partir de los retos que impuso esta pandemia las sociedades han aprendido nuevas maneras de interconectarse, la apertura de las fronteras aéreas es una necesidad urgente, no solo para recuperar el dinamismo económico de la actividad turística, de la cual depende en gran parte la economía nacional; también para facilitar los continuos intercambios que supone la actividad comercial global en que vivimos.

De la correcta aplicación de los protocolos y medidas sanitarias que determinen las autoridades, dependerá que la reapertura de la actividad del transporte aéreo despegue hacia el objetivo común de la reactivación económica y la estabilidad.

Fotos: 1. Skitterphoto y, 2. Anna Shvets (pexels.com)