



## El Consejo de la OACI respalda orientaciones actualizadas para la recuperación de la aviación mundial en el contexto de la COVID-19

Para publicación inmediata

**Montreal, 10 de noviembre de 2020** – El Consejo de la OACI respaldó ayer orientaciones actualizadas para el transporte aéreo internacional que figuran en el documento *El despegue* elaborado por su Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART).

Las nuevas orientaciones proporcionan recomendaciones que los países pueden considerar adoptar dependiendo de la situación sanitaria local y con respecto a prioridades concretas, tales como la higiene general, los elementos para cubrirse la cara y las mascarillas, los cribados y las declaraciones sanitarias, las personas viajeras con movilidad reducida, y la salud y bienestar mentales del público usuario y el personal de la aviación.

También reconocen una vez más la soberanía y autoridad de cada país sobre sus prioridades nacionales de recuperación de la pandemia, incluido en lo que atañe a la evaluación y el uso de pruebas de diagnóstico del público pasajero para ayudar a aliviar las medidas de cuarentena y volver a conectar destinos a escala mundial.

“Se insta a los países a seguir estas orientaciones actualizadas con el fin de armonizar sus medidas, respetando al mismo tiempo la prerrogativa de cada Estado de aplicar medidas de mitigación adicionales y/o alternativas de conformidad con sus necesidades y circunstancias concretas”, subrayó el Presidente del Consejo de la OACI, Salvatore Sciacchitano.

“La velocidad de la situación epidemiológica cambiante requiere una orientación oportuna y específica que preste un apoyo eficaz a los Estados en sus empeños por contener la pandemia al tiempo que se procura la reanudación y recuperación de la aviación”, destacó. “Esto pone de manifiesto la importancia decisiva de la coordinación mundial y regional para establecer medidas aceptadas mutuamente.”

El presidente del CART, Estanislao Esono Anguesomo, de Guinea Ecuatorial, señaló que las actualizaciones más recientes del equipo especial se centran “fundamentalmente en las novedades tecnológicas y sanitarias en evolución en la lucha contra la COVID-19. También incorporan las aportaciones constantes que la OACI recibe de autoridades nacionales, organizaciones internacionales, incluidas la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Mundial del Turismo (OMT), y organizaciones regionales y la industria”.

En el documento de presentación de alto nivel de las orientaciones se pone de relieve que la combinación de medidas, coordinadas entre gobiernos e industria, será esencial para restablecer la confianza del público en el transporte aéreo. Se indica asimismo que esta es la única solución sostenible para superar la situación económica y financiera a la que se enfrenta el sector en la actualidad.

La Secretaria General de la OACI, la Dra. Fang Liu, acogió con agrado este punto de vista y apuntó que esperaba que los resultados de las últimas orientaciones globales de los países, organismos de la ONU, grupos de la industria y organizaciones regionales que están contribuyendo al CART ayudaran a que el público pasajero vuelva a volar.

“La Secretaría de la OACI está proporcionando recursos cruciales de vigilancia, orientación y coordinación a escala mundial para prestar asistencia a los países en la aplicación de las recomendaciones del CART”, comentó, “y nos han alentado los avances recientes en la creación de nuevos corredores internacionales de viaje y sanitarios entre destinos concretos. Con ellos se están dando unos primeros pasos importantes y prudentes hacia una mayor confianza del público viajero y la recuperación del sector”.

## **Consideraciones de las nuevas orientaciones**

### *Medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico*

En la primera edición del documento de orientación del CART *El despegue*, se indicó que no se recomendaban las pruebas de diagnóstico rápido de COVID-19 disponibles en aquel momento debido a su nivel relativamente bajo de eficacia.

Desde entonces, la tecnología de las pruebas de detección mejora rápidamente. Además, las autoridades sanitarias han mejorado sus conocimientos sobre la forma en que se transmite el virus de la COVID-19 y la manera en que el uso eficaz de ciertas pruebas de diagnóstico podría contribuir a reducir la probabilidad de transmisión.

Además, se reconoció que la introducción de las pruebas de diagnóstico —en caso de realizarse adecuadamente en los Estados que las consideraran apropiadas para su situación— podría reducir la necesidad de recurrir a medidas como la cuarentena, que restringen el transporte aéreo o la circulación de las personas que llegan a un país, lo cual, según sugiere la información de que se dispone, desincentiva varias categorías importantes de viaje.

Si bien las autoridades sanitarias no recomiendan las pruebas de manera universal, como método de cribado habitual, algunos Estados las han implantado con tal fin. Por este motivo, el CART encomendó al Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA) que estudiara los métodos disponibles para la realización de pruebas de diagnóstico e informara al CART de los factores que podrían considerar los Estados con respecto a las pruebas, así como orientación sobre la forma de implementar la realización de pruebas como parte de una estrategia general de gestión de riesgos si así lo desean.

En consecuencia, el CART recomienda que los Estados que estudien la posibilidad de las pruebas de diagnóstico apliquen el enfoque detallado en el *Manual de orientación sobre medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico* de la OACI (en estos momentos en la fase de examen final por parte de la OMS y con fecha de publicación prevista el 16 de noviembre de 2020). En tal caso, también se alienta a los Estados a considerar medios de realización de pruebas asequibles a fin de minimizar los gastos de viaje del público pasajero.

En el manual de la OACI se proporcionan herramientas de evaluación que los Estados pueden utilizar para valorar y poner en marcha las pruebas de diagnóstico y las medidas conexas como parte de su proceso de toma de decisiones, además de orientaciones sobre la forma de evaluar las diversas estrategias de mitigación y cómo estas pueden contribuir a la gestión de los riesgos sanitarios.

Con el fin de prestar apoyo a los Estados en la elaboración de un marco de evaluación de riesgos que se ajuste a las consideraciones de soberanía y se integre en los marcos nacionales existentes, el CAPSCA también preparó una herramienta genérica para la toma de decisiones que puede emplearse para determinar el nivel de riesgo inherente y residual del transporte de público pasajero con una posible infección.

Cada Estado deberá realizar su propia evaluación y se le alienta a utilizar como base los procesos indicados en el manual. La tolerancia al riesgo varía de un Estado a otro y depende de muchos factores. Esto influye en el nivel de riesgo residual aceptable para el Estado. La determinación de ese nivel, así como las políticas y medidas para mitigar el riesgo, no es universal y se sitúa en el ámbito de las prioridades concretas y la autoridad de cada Estado individual.

El manual se ha elaborado utilizando la información más reciente de que se dispone. La urgencia, la evolución rápida y las consecuencias observadas de la situación actual requieren un enfoque ágil para modificar el manual. En consecuencia, la información se deberá actualizar con regularidad, a medida que se constaten más certezas y avance la tecnología. Conforme evolucione la situación, en las orientaciones se introducirán ajustes basados en datos.

### *Orientaciones sobre mascarillas e higiene pública*

Se han actualizado las orientaciones relativas a elementos para cubrirse la cara y mascarillas de uso médico a fin de posibilitar que viajen quienes no pueden tolerar esos elementos o mascarillas, tales como niños y niñas de corta edad o personas con una discapacidad física, respiratoria o determinados problemas de salud. También se incluye una sección nueva sobre la higiene general que se debe aplicar en los aeropuertos y a bordo de las aeronaves.

### *Corredores sanitarios*

Al considerar las orientaciones que figuran en la versión actualizada del documento *El despegue* y el *Manual de orientación sobre medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico* de la OACI, se insta encarecidamente a los Estados a colaborar entre sí para establecer corredores sanitarios.

Un corredor sanitario se crea cuando dos o más Estados aceptan reconocer las medidas sanitarias de mitigación que cada uno de ellos ha implantado en una o más rutas entre esos Estados. Para hacer posible el reconocimiento mutuo, se insta firmemente a los Estados a que compartan activamente la información con otros Estados y entablen conversaciones bilaterales o multilaterales para establecer los corredores de manera armonizada.

Con tal fin, a partir del 16 de noviembre de 2020 los Estados dispondrán de un paquete de asistencia para la implementación sobre la creación de corredores sanitarios.

### *Medidas relacionadas con la seguridad operacional de la aviación*

Mientras los Estados se esfuerzan por reanudar el transporte aéreo, será necesario reactivar una gran parte de la flota mundial y volver a instruir, según proceda, a una parte importante de la tripulación de vuelo, el personal de operaciones aeroportuarias y el personal de control del tránsito aéreo que hayan permanecido sin actividad durante largos períodos.

A fin de velar por una reanudación segura, los Estados deberían adoptar las medidas necesarias para mitigar los riesgos de seguridad operacional conexos.

Se recuerda a los Estados que han notificado diferencias por la desviación temporal de las normas de la OACI a través del subsistema de diferencias relacionadas con la contingencia por la COVID-19 (CCRD) o que han otorgado otras medidas de alivio reglamentario relacionadas con la COVID-19, que estas diferencias y medidas de alivio se concibieron con carácter temporal.

Las diferencias y medidas de alivio prolongadas, como las relativas a certificación y otorgamiento de licencias al personal, podrían dar lugar a un riesgo elevado de seguridad operacional. Por lo tanto, los Estados deberían establecer las medidas necesarias para mitigar esos riesgos y no deberían extender las medidas de alivio (las CCRD tanto básicas como ampliadas) más allá del 31 de marzo de 2021.

Se alienta a los Estados a facilitar el acceso a las instalaciones y servicios médicos y de instrucción, incluidos los dispositivos para simulación de vuelo utilizados para que las tripulaciones de vuelo mantengan su experiencia reciente y competencias.

También se alienta encarecidamente a los Estados a remitir a sus explotadores al sitio web de la OACI sobre medidas de seguridad operacional, donde figuran enlaces a documentos de orientación elaborados por la OACI, el ACI, la IATA, el ICCAIA y otras partes.



## Recursos para la redacción

[Portal OACI de información sobre la COVID-19](#)  
[Información sobre salud y seguridad operacional](#)  
[Medidas de seguridad operacional](#)  
[Medidas de facilitación](#)  
[Análisis y pronósticos económicos](#)

## Sobre la OACI

La OACI es un organismo especializado de las Naciones Unidas creado por gobiernos en 1944 para favorecer la vía diplomática en los aspectos relativos al transporte aéreo internacional. Desde entonces, los países han dictado a través de la OACI más de 12 000 normas y métodos recomendados que contribuyen a armonizar sus propios reglamentos nacionales en materia de seguridad, eficiencia, protección del medio ambiente y capacidad de la aviación para posibilitar la creación de una red verdaderamente mundial. Además, los foros de la OACI ofrecen a los grupos de la industria, las organizaciones de la sociedad civil y demás partes interesadas con reconocimiento oficial la oportunidad de interactuar y de avanzar causas de interés común con los niveles de gobierno en los que se toman las decisiones.

## Contacto general

[communications@icao.int](mailto:communications@icao.int)

Twitter: [@ICAO](https://twitter.com/ICAO)

## Para los medios de comunicación

### **William Raillant-Clark**

Oficial de Comunicaciones

[wraillantclark@icao.int](mailto:wraillantclark@icao.int)

+1 514-954-6705

+1 514-409-0705 (celular)

Twitter: [@wraillantclark](https://twitter.com/wraillantclark)

LinkedIn: [linkedin.com/in/raillantclark/](https://www.linkedin.com/in/raillantclark/)