



Organización de Aviación Civil Internacional

Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART)

Listado actualizado de los principios fundamentales y recomendaciones

Montreal, Canadá, 5 de octubre de 2021

En este documento se presenta el listado actualizado de los diez (10) principios fundamentales y las veinte (20) recomendaciones, que comprenden las once (11) recomendaciones originales del informe del CART de junio de 2020¹, las tres (3) recomendaciones adicionales presentadas en el documento de presentación de alto nivel de la Fase II del CART de noviembre de 2020², las seis (6) recomendaciones adicionales y dos (2) recomendaciones revisadas que se presentaron en el documento de presentación de alto nivel de la Fase III del CART de marzo de 2021³, y las cuatro (4) recomendaciones revisadas que se formularon en octubre de 2021.

¹ <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/CART-Report---Executive-Summary.aspx>

² <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/Recommendations.aspx>

³ <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/Recommendations-III.aspx>

Principios fundamentales para una recuperación segura, protegida y sostenible

La mejor forma de emprender la reanudación y recuperación del sector de la aviación mundial de forma segura, protegida y sostenible es con un enfoque armonizado a escala internacional articulado sobre los siguientes diez (10) principios fundamentales:

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 que estén armonizadas o se acepten 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 y 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 las que atienden regiones remotas, territorios insulares aislados 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 comunicando 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 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 resiliencia.** A medida que el mundo se recupere, habrá que aprovechar la experiencia adquirida para reforzar aún más el sistema de aviación.

Recomendaciones

Recomendación núm. 1

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

Recomendación núm. 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 núm. 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 núm. 4

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

Recomendación núm. 5

A fin de favorecer el retorno más rápido posible a la normalidad de las operaciones de aviación, los Estados miembros deberían reexaminar periódicamente la necesidad de mantener en aplicación las medidas de mitigación conforme disminuye el riesgo de propagación de la COVID-19. Las medidas que ya no sean necesarias se deberían abandonar.

Recomendación núm. 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 aumentar la coordinación intersectorial nacional.

Recomendación núm. 7

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

Recomendación núm. 8

A la vez de adaptar temporalmente sus medidas relacionadas con la seguridad de la aviación utilizando las orientaciones proporcionadas, los Estados miembros deberían reforzar su sistema de vigilancia para que estas medidas se apliquen de forma sistemática a fin de proteger la aviación contra actos de interferencia ilícita.

Recomendación núm. 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 pasajeras y pasajeros vinculadas con el incumplimiento de las medidas esenciales de salud pública y seguridad operacional en la aviación.

Recomendación núm. 10

Los Estados miembros deberían considerar medidas extraordinarias de emergencia apropiadas en aras de la viabilidad económica y para mantener un nivel adecuado de operaciones seguras, protegidas y eficientes. Esas medidas deberían ser incluyentes, puntuales, proporcionadas, transparentes, temporales y acordes con las políticas de la OACI, logrando equilibrar 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.

Recomendación núm. 11

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

Recomendación núm. 12 (revisada en marzo de 2021)

Los Estados miembros deberían prever la implantación de las medidas necesarias para mitigar los riesgos asociados con las medidas de alivio reglamentario prolongadas, y deberían evitar extender estas últimas [las diferencias relacionadas con la contingencia por la COVID-19 (CCRD) tanto básicas como ampliadas] más allá del 31 de marzo de 2021. Los Estados que necesiten medidas alternativas para que los proveedores de servicios y el personal mantengan la validez de sus certificados, licencias y otras aprobaciones durante la pandemia de COVID-19 deberían utilizar el sistema de exenciones específicas (TE) a partir del 1 de abril de 2021. También se alienta a los Estados a facilitar el acceso transfronterizo a las instalaciones y servicios médicos y de instrucción, incluidos los dispositivos para simulación de vuelo utilizados para que las tripulaciones de vuelo (nacionales y extranjeras) y el personal de control del tránsito aéreo (ATCO) mantengan sus certificaciones, experiencia reciente y competencias.

Recomendación núm. 13 (revisada en marzo de 2021)

Los Estados miembros que incorporen la prueba diagnóstica en su estrategia de gestión del riesgo de COVID-19 deberían seguir el enfoque indicado en el *Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico* (Doc 10152) de la OACI, visto que las estrategias robustas de testeo posibilitan la detección temprana de personas que puedan estar infectadas. Es posible, sin embargo, que las autoridades sanitarias no recomienden la realización universal de la prueba de diagnóstico como método rutinario de cribado por razones de prioridad y recursos.

Recomendación núm. 14 (revisada en marzo de 2021)

Los Estados miembros que prevean crear corredores sanitarios deberían intercambiar información activamente entre sí a fin de ponerlos en marcha de manera armonizada. Para facilitar la implantación, los Estados disponen de un paquete de asistencia (iPack) de la OACI para la creación de corredores sanitarios, así como de herramientas específicas para estos corredores publicadas en el sitio web de la OACI y en la aplicación, que contiene un modelo de arreglo sobre corredores sanitarios entre Estados.

Recomendación núm. 15

Se insta a los Estados miembros a aplicar sin demora las adendas 1 y 2 de las *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* (Doc 9284) con el fin de facilitar el transporte de las vacunas contra la COVID-19 y permitir que algunas mercancías peligrosas se lleven a bordo de las aeronaves en un entorno seguro y salubre para el público viajero y la tripulación. Se recuerda a los Estados que deseen ser más restrictivos que tienen la obligación de presentar una discrepancia estatal respecto a las Instrucciones Técnicas.

Recomendación núm. 16

Se insta a los Estados miembros a que consideren la suspensión temporal de las restricciones a las operaciones de carga aérea a las líneas aéreas extranjeras —entre otras cosas mediante la concesión de derechos extrabilaterales, en particular para los servicios exclusivamente de carga— con el fin de facilitar el transporte de mercancías esenciales, suministros y vacunas contra la COVID-19.

Recomendación núm. 17 (revisada en octubre de 2021)

Los Estados miembros deberían instaurar y reconocer certificados de prueba de diagnóstico, recuperación y vacunación basados en el protocolo, el conjunto mínimo de datos y las modalidades de implementación que se describen en el *Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico* (Doc 10152) de la OACI para facilitar los viajes aéreos. Se alienta a los Estados a cerciorarse de que los certificados sean seguros, fiables, verificables, fáciles de usar, conformes con las leyes de protección de datos e interoperables a escala internacional/mundial. Las constancias de vacunación podrían basarse en el certificado internacional de vacunación o profilaxis de la Organización Mundial de la Salud (OMS), y deberían expedirse en un formato interoperable a escala internacional/mundial conforme con las especificaciones técnicas y orientación de la OMS. Deberían considerarse las soluciones existentes, a las que podría incorporarse un sello digital visible (VDS-NC) u otros formatos interoperables de entidades intergubernamentales regionales o mundiales o de organizaciones con reconocimiento internacional.

Recomendación núm. 18 (revisada en octubre de 2021)

Los Estados miembros deberían facilitar el acceso a la vacunación de las tripulaciones aéreas lo más rápidamente posible, como se recomienda en la Etapa II del Grupo de Expertos en Asesoramiento Estratégico sobre Inmunización (SAGE) de la OMS para las tripulaciones afectadas a aeronaves que transporten mercancías, pero no personas, y en la Etapa III para el resto del personal de la aviación.

Recomendación núm. 19 (revisada en octubre de 2021)

Se alienta a los Estados miembros a promover en la mayor medida posible un enfoque armonizado e inclusivo que facilite el transporte internacional y el ingreso de viajeras y viajeros con la pauta completa de vacunación y recuperados de la enfermedad. En este sentido, los Estados miembros deberían considerar la posibilidad de flexibilizar o exceptuar del requisito de prueba de diagnóstico y/o cuarentena a las personas que hayan recibido la pauta completa de vacunación o hayan contraído anteriormente el virus de SARS-CoV-2 y ya no estén infectadas. Las flexibilizaciones y excepciones deberían otorgarse con arreglo al umbral de riesgo aceptado en el Estado, su marco nacional, el estado de la pandemia de COVID-19 en su territorio y el marco de gestión del riesgo en múltiples niveles que se describe en *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19*. En vista de que la disponibilidad de vacunas no es igual en todo el mundo y que algunas personas no pueden recibirlas o su organismo no las tolera, la vacunación no debería ser requisito para los viajes internacionales.

Recomendación núm. 20

Los Estados miembros deberían velar por que la administración estatal en su totalidad tome en consideración las orientaciones del CART de la OACI en sus procesos de decisión para la planificación de la recuperación nacional.
