



Organización de Aviación Civil Internacional

Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART)

Fase III

Documento de presentación de alto nivel

Introducción a las recomendaciones y orientaciones del CART
a la luz de los últimos acontecimientos de la crisis de COVID-19

Montreal, Canadá, 10 de marzo de 2021

CARTA DE ENVÍO

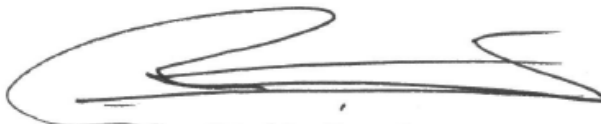
Al Presidente del Consejo

Del presidente del Equipo Especial para la Recuperación
de la Aviación (CART)

Tengo el honor de remitirle el documento de presentación de alto nivel del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) y la tercera edición del informe conexo titulado *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID 19*.

La fase III del CART se topó con la difícil tarea de alcanzar un equilibrio entre la crisis mundial y una incertidumbre creciente, los prometedores avances hacia una resolución previsible de la situación y la necesidad de un enfoque armonizado en estos tiempos en rápida evolución. Confío en que los resultados del CART presentados ofrezcan la orientación oportuna, específica y esencial que el sistema de aviación civil necesita en estos momentos. Según avance la situación, probablemente en un futuro no muy lejano, la cooperación y la coordinación serán aún más importantes para ayudar a nuestros Estados miembros a adaptarse a los retos nuevos y actuales. En este sentido, vaya mi más sincero agradecimiento a nuestras organizaciones asociadas, en particular la Organización Mundial de la Salud (OMS), por su apoyo y participación, con la esperanza de que continúe nuestra estrecha cooperación.

Quisiera expresar mi sentido agradecimiento a todas las personas que forman parte del CART en calidad de integrantes u observadoras su dedicación y aportaciones, en especial a quienes integran los dos grupos de trabajo y sus correlatoras o correlatores respectivos (Estados Unidos, Singapur, Colombia y España).



Estanislao Esono Anguesomo
Presidente

Recomendaciones

A continuación se resumen las recomendaciones que figuran en el presente documento y que complementan las once recomendaciones originales del Informe del CART de junio de 2020¹ y las tres recomendaciones adicionales presentadas en el documento de presentación de alto nivel de noviembre de 2020².

Recomendación 12 (revisada)

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 las controladoras y los controladores de tránsito aéreo (ATCO) mantengan sus certificaciones, experiencia reciente y competencias.

Recomendación 14 (revisada)

Los Estados que consideren crear corredores sanitarios deberían intercambiar activamente información a fin de ponerlos en marcha de manera armonizada. Para facilitar esa puesta en marcha, los Estados disponen de un paquete de asistencia para la implementación (iPack) sobre 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 15

Se insta a los Estados miembros a que apliquen sin demora las adendas núms. 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 16

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

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

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

Recomendación 17

Los Estados miembros deberían implementar certificados de prueba de diagnóstico basados en los enfoques de protocolo, conjunto mínimo de datos y aplicación que se esbozan en el *Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico* (Doc 10152) para facilitar los viajes aéreos. Se alienta a los Estados a solicitar constancias de las pruebas de diagnóstico que sean seguras, fiables, verificables, fáciles de usar, conformes con las leyes de protección de datos e interoperables a escala internacional/mundial. Deberían considerarse las soluciones existentes, a las que podría incorporarse un sello digital visible. Esta opción puede aplicarse a los certificados de vacunación.

Recomendación 18

Los Estados miembros deberían facilitar el acceso a la vacunación de las tripulaciones aéreas lo más rápidamente posible, de conformidad con las recomendaciones de la Etapa III del Grupo de Expertos en Asesoramiento Estratégico sobre inmunización (SAGE) de la Organización Mundial de la Salud (OMS)³.

Recomendación 19

La vacunación no debería ser un requisito previo para los viajes internacionales. Si, y en el momento en que quede demostrado que una persona vacunada no transmitiría el virus SARS-CoV-2 o que el riesgo de que lo transmita es reducido, los Estados miembros podrían considerar la posibilidad de exonerar a esa persona de la prueba de diagnóstico y/o de la cuarentena, en consonancia con el umbral de riesgo aceptado por el Estado, su marco nacional, la situación de la COVID-19 en el país y el marco de gestión de riesgos de controles múltiples descrito en el documento titulado *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19*.

Recomendación 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 los procesos de adopción de decisiones sobre la planificación de recuperación nacional.

³ <https://www.who.int/publications/m/item/who-sage-roadmap-for-prioritizing-uses-of-covid-19-vaccines-in-the-context-of-limited-supply>

1. INTRODUCCIÓN: CONTEXTO GENERAL

Continúa la crisis sanitaria mundial. Pese a los leves indicios de mejora observados hacia finales de 2020, la pandemia de COVID-19 se ha recrudecido en todo el mundo con la propagación de nuevas y más virulentas variantes del virus. La reaparición de casos y víctimas mortales ha llevado a los gobiernos a reintroducir estrictos confinamientos, cierres de fronteras y restricciones de viajes, lo que ha tenido ramificaciones sociales y económicas mucho mayores de lo que se había previsto inicialmente. La recuperación mundial del transporte aéreo se ha quedado prácticamente paralizada, al verse seriamente afectada por los nuevos brotes, las consecuencias dispersas de las restricciones de viaje, incluidos los requisitos de cuarentena, y el quebrantamiento de la confianza del público viajero.

Como nota positiva, las noticias favorables sobre los progresos sustanciales en el desarrollo de vacunas, su aprobación y distribución hacen vaticinar que el final de la crisis se vaya a producir en un futuro previsible. La aviación desempeña una función crucial en el transporte seguro, rápido, y eficaz de las vacunas a escala mundial. Mientras esperan a que se vacune una amplia mayoría de la población mundial, quizás los Estados necesiten recurrir a otros mecanismos para restaurar el flujo de personas y bienes, y la actividad económica, a la vez que siguen cumpliendo los marcos vigentes para la gestión de riesgos sanitarios.

Orientaciones nuevas y actualizadas. El Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) de la OACI se reunió a principios de 2021 para examinar y actualizar sus orientaciones a los Estados con el fin de dar contrarrestar los vientos contrarios e impulsar la reanudación y recuperación de la aviación. En cuanto “documento vivo”, la orientación del CART solo puede tener un carácter transitorio. Tras la aparición de variantes del virus, el progresivo despliegue de las vacunas y nuevas herramientas para luchar contra la COVID-19, la labor del CART se ha orientado hacia cuestiones específicas relacionadas con las pruebas de diagnóstico y la vacunación del público pasajero como parte de una estrategia estatal de gestión de riesgos de controles múltiples. El CART también ha tenido en cuenta la posición de la Organización Mundial de la Salud (OMS), a saber, que las autoridades nacionales y los operadores de medios de transporte no deberían introducir el requisito de una prueba de vacunación contra la COVID-19 para los viajes internacionales como condición para la entrada o salida en el país⁴.

Como parte de los esfuerzos del CART, la tercera edición del documento titulado *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19*, publicado originalmente en junio de 2020 y revisado en noviembre de 2020, ofrece la más reciente orientación operacional y sanitaria relacionada con los viajes aéreos, que refleja los avances tecnológicos y médicos. La estrategia recomendada de gestión de riesgos de controles múltiples se ha complementado con consideraciones sobre los protocolos de realización de pruebas de diagnóstico y la interoperabilidad de los certificados de las pruebas de resultados, así como con constancias de vacunación para tripulaciones y público pasajero. Asimismo, se actualizó la orientación sobre los corredores sanitarios y las mascarillas apropiadas para los viajes aéreos.

Además, se revisó el *Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico* (Doc 10152, en adelante “el Manual”), publicado en noviembre de 2020, en estrecha colaboración con el Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA). En esta segunda edición del Manual se proporciona orientación detallada sobre la gestión de riesgos y los corredores sanitarios e información sobre los últimos avances científicos en materia de pruebas de diagnóstico de COVID-19 y se introduce una nueva sección sobre la vacunación y sus interdependencias con otras herramientas de un marco estatal de gestión de riesgos de controles múltiples.

⁴ Documento de posición provisional de la OMS, 5 de febrero de 2021: <https://www.who.int/news-room/articles-detail/interim-position-paper-considerations-regarding-proof-of-covid-19-vaccination-for-international-travellers>

Llamamiento a la acción estatal. La crisis de la COVID-19 ha obligado a los Estados a enfrentarse a decisiones difíciles motivadas por las dificultades sanitarias, económicas y sociales. Los recursos disponibles en respuesta a las necesidades de emergencia suelen estar limitados y caracterizarse por un alto grado de urgencia y presión a nivel político. Partiendo de que la salud constituye la prioridad absoluta, los Estados deberían tener en cuenta la función decisiva que desempeña la aviación en la lucha contra la pandemia cuando definan sus prioridades nacionales de política y gasto. Las cadenas mundiales de suministro, las respuestas humanitarias y de emergencia y la rápida distribución de la vacuna dependen predominantemente del transporte aéreo. Además, la aviación puede estimular la recuperación y el crecimiento de las economías nacionales propiciando la actividad económica y contribuyendo a su multiplicación. Así pues, se exhorta a las autoridades responsables de la aviación civil a que velen por que la orientación aquí presentada se utilice en los procesos nacionales de adopción de decisiones.

2. MOTORES ESTRATÉGICOS Y RESULTADOS DE LA FASE III DEL CART

Las recomendaciones y orientaciones técnicas proporcionadas por el CART tienen por objeto dar respuesta a las necesidades y dificultades específicas de las partes interesadas de la industria de la aviación para facilitar la reanudación y recuperación de este sector. La cooperación intersectorial internacional y en toda la industria ha sido un componente fundamental para el desarrollo de una orientación armonizada, coherente e integral. Así pues, la orientación proporcionada en el documento *El despegue* y el Manual puede compatibilizarse o incorporarse a la labor y marcos actuales de las organizaciones de las Naciones Unidas, especialmente de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Mundial del Turismo (OMT), así como de otras organizaciones asociadas, como la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE).

Medidas relacionadas con la seguridad operacional de la aviación. Las diferencias por la desviación temporal de las normas de la OACI presentadas a través del subsistema de diferencias relacionadas con la contingencia por la COVID-19 (CCRD), u otras medidas de alivio reglamentario temporales relacionadas con la COVID-19 concedidas por los Estados, se concibieron con carácter temporal. Las diferencias y medidas de alivio prolongadas, como las relativas a la certificación y al otorgamiento de licencias al personal, podrían aumentar el riesgo de seguridad operacional. El 23 de diciembre de 2020 se envió la comunicación 20/136 a los Estados para pedirles que planificasen la vuelta al cumplimiento habitual, es decir, que no prolongasen las medidas de alivio (las CCRD tanto básicas como ampliadas) más allá del 31 de marzo de 2021, a menos que las circunstancias dictasen otra cosa.

En vista de la duración y magnitud inesperadas de la crisis, se ha constatado que varios Estados todavía necesitan medidas de alivio para que los proveedores de servicios y el personal mantengan la validez de sus certificados, licencias y otras aprobaciones durante la pandemia. Para apoyar a esos Estados en la transición a unas operaciones normales y, de ser necesario, en caso de circunstancias imprevistas, se pondrá en marcha un nuevo sistema de exenciones específicas (TE)⁵, que sustituirá al sistema CCRD a partir del 1 de abril de 2021, con un período de transición de tres meses. Al sistema TE se trasladará únicamente la información sobre la “aprobación para realizar operaciones” notificada por los Estados al CCRD. Se alienta a los Estados que hayan dictado medidas de alivio con diferencias temporales a volver a las operaciones normales cuanto antes y, en caso de que las circunstancias no se lo permitan, a introducir sus exenciones específicas en el sistema TE.

El sistema TE seguirá siendo operacional durante al menos un año con vistas a que los Estados reanuden las operaciones internacionales sin exenciones lo antes posible. Se dará un preaviso de al menos tres meses antes de cerrar el sistema. Para evaluar si se necesita el sistema TE se utilizará el mapa ilustrativo de la situación de las medidas de alivio relacionadas con la COVID-19⁶ y se vigilarán de forma constante los riesgos de seguridad operacional notificados por los Estados.

⁵ Las exenciones específicas son exenciones otorgadas por los Estados como consecuencia de la pandemia de COVID-19, que tienen un alcance muy delimitado y un plazo fijo.

⁶ <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/Status-Dashboard.aspx>

Se alienta encarecidamente a los Estados a remitir a sus explotadores a los sitios web de la OACI dedicados a las medidas de seguridad operacional⁷, y a la *Roadmap to OPS Normal* (Hoja de ruta para el retorno a las operaciones normales)⁸ para consultar orientación actualizada sobre la reanudación segura y ordenada de las operaciones de vuelo. El sitio web contiene enlaces a documentos de orientación elaborados por la OACI, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) y otras partes.

Recomendación 12 (revisada)

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 las controladoras y los controladores de tránsito aéreo (ATCO) mantengan sus certificaciones, experiencia reciente y competencias.

Creación de corredores sanitarios: Se alienta decididamente a los Estados a que consideren los corredores como una forma útil de estructurar un enfoque de colaboración para gestionar los riesgos sanitarios transfronterizos. Por ejemplo, el intercambio de información a través de los corredores sanitarios permitirá a los Estados reconocer mutuamente sus respectivos marcos para la gestión de riesgos sanitarios y establecer arreglos bilaterales o multilaterales temporales y excepcionales en cuyo marco puedan reanudarse los viajes por vía aérea. Para respaldar a los Estados en el establecimiento de corredores sanitarios, la OACI ha preparado: a) una asistencia específica en el paquete de asistencia para la implementación de la OACI (iPack)⁹; b) herramientas generales publicadas en la página web de la OACI dedicada a los corredores sanitarios¹⁰; y c) una nueva aplicación con un modelo de arreglo sobre corredores sanitarios y una herramienta en línea para la creación de esos arreglos con el fin de facilitar los debates entre dos o más Estados y/o una región¹¹.

⁷ <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS>

⁸ <https://www.icao.int/safety/OPS/OPS-Normal>

⁹ <https://www.icao.int/secretariat/TechnicalCooperation/Pages/establishing-a-public-health-corridor.aspx>

¹⁰ [https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/Public-Health-Corridor-\(PHC\)-Implementation-.aspx](https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/Public-Health-Corridor-(PHC)-Implementation-.aspx)

¹¹ La aplicación sobre corredores sanitarios ofrece un marco modelo jurídico y operacional genérico para elaborar arreglos bilaterales o multilaterales que tengan en cuenta a la vez la soberanía de los Estados, su capacidad en materia de salud pública, y la situación de la epidemia. Los datos y la información usados en esta aplicación los proporcionan la OMS y los Estados. La aplicación se encuentra en el Centro para la Aplicación de la Respuesta y la Recuperación de la COVID de la OACI (CRRIC).

Recomendación 14 (revisada)

Los Estados que consideren crear corredores sanitarios deberían intercambiar activamente información a fin de ponerlos en marcha de manera armonizada. Para facilitar esa puesta en marcha, los Estados disponen de un paquete de asistencia para la implementación (iPack) sobre 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.

Transporte seguro, rápido, y eficaz de las vacunas contra la COVID-19 por vía aérea.

La vacunación es un elemento clave de los esfuerzos para superar la crisis sanitaria y permitir la recuperación de las economías de todo el mundo. A ese respecto, la industria de la aviación está desempeñando una función vital al permitir que las vacunas contra la COVID-19 y otros insumos sanitarios esenciales se transporten de forma segura y rápida en todo el mundo como parte integrante de una compleja cadena de suministro multimodal. Los Estados deberían ser conscientes de los desafíos que pueden ralentizar la distribución de las vacunas contra la COVID-19, especialmente los relacionados con el aumento significativo del volumen de vacunas que han de transportarse, en tiempo oportuno, en el mundo entero pese a una conectividad aérea reducida.

Para esferas específicas relacionadas con el transporte de vacunas en aeronaves comerciales se requiere la atención y la acción de las compañías farmacéuticas, los explotadores y las entidades de reglamentación. Las enmiendas de las *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* (Doc 9284; adendas núms. 1 y 2)¹² se hicieron para asegurarse de que estas vacunas se acepten, manipulen y transporten de forma segura. El transporte de vacunas debe ser conforme a las disposiciones detalladas de las Instrucciones Técnicas cuando las vacunas se clasifiquen como mercancías peligrosas o se transporten con hielo seco como refrigerante, o cuando en los bultos vayan incluidos registradores de datos y dispositivos de seguimiento de la carga accionados por baterías de litio o fijados en los bultos o sobreembalajes. La cantidad de hielo seco necesario para transportar una vacuna puede superar los límites actualmente especificados para un determinado tipo de aeronave. En el sitio web sobre el transporte sin riesgo de las vacunas contra la COVID-19 en una aeronave comercial figura orientación sobre el aumento de estos límites¹³. Además, una disposición específica permite que se lleven desinfectantes para las manos y productos de limpieza hidroalcohólicos a bordo de las aeronaves para su uso durante el vuelo o una serie de vuelos para higiene del público pasajero y la tripulación.

Recomendación 15

Se insta a los Estados miembros a que apliquen sin demora las adendas núm. 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.

¹² Además, se proporciona orientación conexa en la siguiente dirección: <https://www.icao.int/safety/OPS/OPS-Normal/Pages/Vaccines-transport.aspx>.

¹³ https://www.icao.int/safety/OPS/OPS-Normal/Pages/Safe-transport_guidance.aspx

Algunos Estados, con el fin de disponer de suficiente capacidad de carga aérea durante la pandemia, han introducido medidas excepcionales destinadas a levantar las restricciones de las operaciones de carga aérea, consistentes, por ejemplo, en la concesión de derechos de tráfico temporales de séptima libertad para operaciones exclusivamente de carga. Si bien se reconoce la importancia de facilitar las operaciones de carga aérea esenciales y de ayudar a reducir los costos adicionales, la introducción de este tipo de medidas debería guardar coherencia con la estrategia general de gestión de riesgos del Estado.

Recomendación 16

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

Certificados de prueba de diagnóstico verificables y aceptados mundialmente para los viajes por vía aérea. Muchos Estados requieren la realización de una prueba de diagnóstico de COVID-19 previa a la salida como requisito de entrada. La OACI ha establecido un conjunto mínimo de datos para los certificados de prueba de diagnóstico con el fin de facilitar el reconocimiento por parte de los Estados y la armonización de su uso para los viajes por vía aérea. Estos conjuntos de datos figuran en el *Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico* (Doc 10152).

Las soluciones adoptadas para la verificación de certificados deberían ser seguras, fiables verificables, fáciles de usar, conformes con las leyes de protección de datos e interoperables a escala internacional/mundial. La OACI está preparando una solución basada en las especificaciones del Doc 9303 – *Documentos de viaje de lectura mecánica*, que incorpora el concepto de los sellos digitales visibles (VDS). Hay entidades que están preparando otras soluciones y ensayos sobre certificados de viaje y salud reconocidos mutuamente, como la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) (Travel Pass), el Foro Económico Mundial/The Commons Project (CommonPass) o la Cámara de Comercio Internacional (ICC) (AOK) utilizando las soluciones existentes. La OCDE está preparando un plan para la verificación de los certificados de pruebas de diagnóstico en consonancia con las recomendaciones de la OACI.

Recomendación 17

Los Estados miembros deberían implementar certificados de prueba de diagnóstico basados en los enfoques de protocolo, conjunto mínimo de datos y aplicación que se esbozan en el *Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico* (Doc 10152) para facilitar los viajes aéreos. Se alienta a los Estados a solicitar constancias de las pruebas de diagnóstico que sean seguras, fiables, verificables, fáciles de usar, conformes con las leyes de protección de datos e interoperables a escala internacional/mundial. Deberían considerarse las soluciones existentes, a las que podría incorporarse un sello digital visible. Esta opción puede aplicarse a los certificados de vacunación.

Vacunación. La OMS recomienda que la vacunación no sea una condición previa para los viajes en avión. La vacunación puede contribuir de manera importante a la recuperación de la aviación a medida que el porcentaje de población mundial vacunada vaya aumentando con el tiempo. Se alienta a los Estados a reconocer a las tripulaciones de vuelo, el personal de aviación de primera línea y el personal de aviación en puestos críticos de seguridad operacional y de seguridad de la aviación como personal esencial para garantizar la disponibilidad del transporte aéreo durante la pandemia de COVID-19. Debería alentárseles a ponerse la vacuna ya que esta constituye una protección individual adicional y a seguir las consideraciones y protocolos que se recomiendan en materia de vacunación en el Manual (Doc 10152). Los Estados deberían facilitar la vacunación de este personal esencial del transporte aéreo de conformidad con las recomendaciones de la Etapa III del Grupo de Expertos en Asesoramiento Estratégico sobre inmunización (SAGE) de la OMS y la de las tripulaciones aéreas, con la mayor rapidez posible, ateniéndose a esas recomendaciones. En el momento en que quede demostrado que una persona vacunada no transmitiría el virus SARS-CoV-2 o que el riesgo de que lo transmita es reducido, esa persona puede quedar exenta de la prueba de diagnóstico y/o de la cuarentena, en consonancia con el umbral de riesgo aceptado por el Estado, su marco nacional, la situación de la COVID-19 en el país y el marco de gestión de riesgos de controles múltiples descrito en el documento *El despegue*.

Recomendación 18

Los Estados miembros deberían facilitar el acceso a la vacunación de las tripulaciones aéreas lo más rápidamente posible, de conformidad con las recomendaciones de la Etapa III del Grupo de Expertos en Asesoramiento Estratégico sobre inmunización de Expertos (SAGE) de la Organización Mundial de la Salud (OMS)¹⁴.

Recomendación 19

La vacunación no debería ser un requisito previo para los viajes internacionales. Si, y en el momento en que quede demostrado que una persona vacunada no transmitiría el virus SARS-CoV-2 o que el riesgo de que lo transmita es reducido, los Estados miembros podrían considerar la posibilidad de exonerar a esa persona de la prueba de diagnóstico y/o de la cuarentena, en consonancia con el umbral de riesgo aceptado por el Estado, su marco nacional, la situación de la COVID-19 en el país y el marco de gestión de riesgos de controles múltiples descrito en el documento titulado *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19*.

Estrategia de comunicación y promoción. En su lucha frente a los enormes retos derivados de la crisis de COVID-19, a los gobiernos se les presentan solicitudes divergentes e, incluso, contrapuestas de diferentes ministerios y/o autoridades. Por ello, su respuesta inmediata da prioridad a las medidas de salud pública y a aquellas destinadas a limitar el impacto global en la economía, en lugar de a la recuperación de sectores específicos como la aviación o el turismo. Las restricciones de viaje son una clara demostración de los esfuerzos que se están desplegando para frenar al virus, pese a sus posibles efectos negativos en la aviación y en su contribución a la recuperación económica. No obstante, es importante que las autoridades encargadas de la aviación civil velen por que las principales instancias decisorias de todos los sectores gubernamentales de un Estado que se prepara para recuperarse de la pandemia sean conscientes

¹⁴ <https://www.who.int/publications/m/item/who-sage-roadmap-for-prioritizing-uses-of-covid-19-vaccines-in-the-context-of-limited-supply>

del valor de la orientación que contienen el documento El despegue y el Manual. A medida que vaya evolucionando el contexto de la crisis, se necesitará una activa coordinación con los órganos de coordinación y organismos gubernamentales nacionales competentes con objeto de que la orientación esté disponible en los procesos de adopción de decisiones para su posible incorporación a la estrategia estatal de gestión de riesgos sobre la planificación de recuperación nacional.

Recomendación 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 los procesos de adopción de decisiones sobre la planificación de recuperación nacional.

3. VÍAS PARA AVANZAR

La orientación presentada en el documento El despegue y el Manual (Doc 10152) se revisa en cuanto aparecen nuevos datos científicos. La OACI sigue vigilando de cerca los avances científicos y tecnológicos, en particular los relacionados con la vacunación y sus repercusiones en los viajes por vía aérea. En ese sentido, la OACI ha estado trabajando con otras organizaciones internacionales, especialmente con la OMS, para coordinar esfuerzos y está dispuesta a incorporar todo avance nuevo a sus orientaciones.

A medida que se vayan desplegando las vacunas a escala mundial, no tardará en aumentar el número de personas pasajeras vacunadas. Ello traerá consigo una incertidumbre creciente, al darse diferentes realidades epidemiológicas de un Estado a otro. Está previsto que en posteriores versiones de las orientaciones del CART se preste consideración a las siguientes cuestiones a corto y largo plazo:

- Al planificar una estrategia nacional de gestión de riesgos encaminada a reducir la necesidad de medidas de mitigación de riesgos sanitarios y a reactivar la actividad económica, será necesario prestar una atención particular al sector de la aviación. Esa estrategia general debería abarcar una supresión ordenada y por etapas de las restricciones de viaje relacionadas con la COVID-19, en estrecha coordinación con las autoridades competentes y sobre la base de evaluaciones proporcionadas de riesgos basadas en datos comprobados, y teniendo en cuenta los beneficios que la recuperación de la aviación puede tener para la sociedad y la economía. Las orientaciones que figuran en el documento El despegue y el Manual aportan los elementos constitutivos necesarios para abordar y definir el componente de aviación civil de la estrategia nacional de gestión de riesgos.
- Con el tiempo, la pandemia irá atenuándose; sin embargo, su profundo impacto ya ha remodelado la economía y la sociedad, impulsando a la industria de la aviación a replantearse su actividad. Por ejemplo, se está prestando una atención creciente a los aspectos relacionados con la salud personal a lo largo de todos los procesos de viaje. La higiene y el saneamiento pueden ser cuestiones primordiales para las personas que viajan por vía aérea, desde la presentación, pasando por la seguridad, hasta el embarque. Si bien antes de la pandemia ya estaban en marcha iniciativas encaminadas a unos procesos de viaje más fluidos, la actual transición hacia la digitalización puede acelerar esta transformación a una experiencia de viaje rápida, más saludable e inocua y sin contacto físico.

- Aparte de hacer frente a las dificultades surgidas de la crisis actual, es preciso que los Estados y la industria aprovechen las lecciones aprendidas con objeto de mejorar la preparación para casos de crisis, potenciar la sostenibilidad económica y medioambiental, y lograr una mayor racionalidad de las operaciones. Para fomentar la resiliencia del sistema de aviación civil internacional, hará falta una cooperación y armonización intrasectoriales e intersectoriales, teniéndose en cuenta a la vez la soberanía y la autoridad de los Estados y sus diversas capacidades para satisfacer los requisitos operacionales, tecnológicos y reglamentarios.

La OACI celebrará una Conferencia de alto nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021) en octubre de 2021. Con el objetivo de crear una vía para la recuperación pos-COVID-19, la Conferencia examinará las implicaciones a corto y largo plazo engendradas por la crisis, las propuestas de resolución de cuestiones de seguridad operacional y dificultades operacionales y económicas para uso de los Estados, y las respuestas de política racionales a la situación de la aviación posterior a la pandemia. Brindará también una oportunidad para intercambiar experiencias entre Estados e industria, y para fortalecer y demostrar la cooperación multilateral, los compromisos individuales y colectivos de los Estados, así como los esfuerzos y los compromisos políticos para fomentar la sostenibilidad y resiliencia de la aviación.

— FIN —