



HLCC 2021-WP/231
FAL/77
16/10/21

CONFERENCIA DE ALTO NIVEL SOBRE LA COVID-19

Montreal, 12 a 22 de octubre de 2021

PROYECTO DE INFORME DEL COMPONENTE DE FACILITACIÓN SOBRE LA CUESTIÓN 7 DEL ORDEN DEL DÍA

El proyecto de informe adjunto sobre la cuestión 7 del orden del día se somete a la aprobación del Componente de Facilitación para su presentación a la plenaria.

Cuestión 7: Profundizar la coordinación nacional y la cooperación internacional

1.1 La Conferencia considera la nota WP/18 presentada por la Secretaría, que trata sobre la mejora de la gestión mundial de los riesgos para la salud pública en la aviación a través del desarrollo de una red unificada que aumente la coordinación nacional y la cooperación internacional entre múltiples sectores de manera multidisciplinaria con el objeto de mejorar la eficacia de la gestión mundial de riesgos para la salud pública en la aviación, dentro de los marcos generales de reducción del riesgo de desastres. Destaca el papel de los planes nacionales de aviación para gestionar emergencias de salud pública en forma multidisciplinaria, inclusive mediante la aplicación de las disposiciones de varios Anexos de la OACI alineadas a las recomendaciones y textos de orientación del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación del Consejo (CART) para la pandemia de COVID-19. La Conferencia reconoce la labor de la OACI y las organizaciones internacionales pertinentes en apoyo de los Estados durante la crisis de la pandemia, y está de acuerdo con las recomendaciones que se presentan en la nota de estudio.

1.2 La Conferencia considera la nota WP/19 (Revisión núm. 1) presentada por la Secretaría, que destaca que la colaboración entre las autoridades de salud pública y de aviación civil podría fortalecerse para facilitar las operaciones de transporte aéreo efectivas durante la pandemia de COVID-19. Los avances en la facilitación del transporte aéreo dependen de la coordinación efectiva de diversos intereses y la cooperación por parte de los distintos organismos y departamentos gubernamentales y otras partes interesadas. La implementación del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFP), el establecimiento y el funcionamiento activo del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (NAFTC) o su equivalente, constituyen un medio comprobado de efectuar las mejoras necesarias en las formalidades de control de despacho y lograr un enfoque coordinado entre todas las partes interesadas que participan en la respuesta a una pandemia. También se alienta a los Estados a que apliquen el Sistema de Notificación Electrónica de Diferencias (EFOD) de la OACI para notificar las diferencias y el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 9. La Conferencia está de acuerdo con las recomendaciones de la nota, destacando que las recomendaciones a), b), c) y e) ya se ajustan a la legislación existente. La Conferencia asimismo expresa que la OACI se encuentra en vías de definir a un grupo de instructores para su certificación a fin de impartir el curso del Anexo 9 — *Facilitación*. Insta a los Estados a que garanticen la aplicación efectiva de las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*. En relación con la coordinación entre los organismos del Estado, incluidas las autoridades de salud pública, se destaca que los NATFC pueden desempeñar esta función, si bien la Conferencia toma nota de que arreglos similares también pueden facilitar la colaboración necesaria. En general, se alienta a que los Estados se centren en los resultados más que en el órgano de coordinación específico.

1.3 La Conferencia considera la nota WP/20 presentada por la Secretaría, que describe la complejidad de la implementación de los corredores sanitarios (PHC) durante una situación de pandemia de rápida evolución. Destaca la función que han tenido los PHC al permitir sostener los servicios de transporte aéreo esenciales durante la pandemia de COVID-19. También subraya las principales dificultades que presenta una toma de decisiones multifacética por parte de las distintas partes interesadas en una situación de rápida evolución, y analiza los recursos dispuestos por la OACI para la creación de los PHC. Los PHC brindan apoyo para la respuesta de la comunidad de la aviación a las emergencias, y es necesario que se establezca un marco completo de múltiples hipótesis para la implementación de los PHC durante las emergencias sanitarias de una forma más armonizada y oportuna en el futuro. La Conferencia está de acuerdo con las recomendaciones que figuran en la nota, y destaca que el concepto de PHC es una herramienta válida para mitigar los efectos negativos de las emergencias sanitarias. Por ende, la OACI debería desarrollar un marco de múltiples hipótesis para la implementación de los PHC durante las emergencias de salud pública. Subraya que los arreglos de PHC deben ser de naturaleza temporal y no deberían socavar los acuerdos de servicios aéreos existentes.

1.4 La Conferencia considera la nota WP/21 presentada por la Secretaría, donde se describe el marco, los elementos y las limitaciones actuales del programa del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA), y se proponen actividades técnicas adicionales dirigidas a mejorar la preparación de textos de orientación y metodologías para facilitar la implantación. Además de las actividades técnicas, se proponen estrategias para examinar el marco y la gobernanza del CAPSCA y para fortalecer el marco existente del CAPSCA a fin de mejorar tanto el nivel de preparación como la respuesta a todos los tipos de emergencias sanitarias, independientemente de su causa. La Conferencia apoya las recomendaciones de la nota. Sin embargo, subraya que se necesitan propuestas para mejorar el CAPSCA y establecer mecanismos de financiamiento sostenibles, teniendo en cuenta los recursos disponibles de los Estados en las actuales circunstancias. Por otra parte, toda mejora en la estructura debería realizarse sobre la base del marco de colaboración existente entre todos los sectores y partes interesadas. También se sugiere que la OACI actualice y mejore sus capacidades de gestión de crisis mediante la adopción de mejores prácticas y, en particular, a través del establecimiento de un proceso de toma de decisiones más racionalizado durante la fase inicial de evaluación y respuesta a incidentes de salud pública y otros incidentes críticos. Sería necesario contar con mecanismos que permitan una toma de decisiones más rápida, inclusive con la participación de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y las autoridades sanitarias. La Conferencia reconoce la importancia del programa CAPSCA, pero a la vez expresa inquietud con respecto a los puntos 4.1 c) y 4.1 d) de la nota de estudio, dado que la gestión de emergencias de salud pública y los procesos de toma de decisiones conexos son responsabilidad de las autoridades de salud pública nacionales.

1.5 La Conferencia considera la nota WP/42 presentada por la IATA que reconoce el trabajo realizado por la OACI y el CAPSCA en respuesta a la problemática de la pandemia de COVID-19. La IATA destaca que la respuesta mundial a la COVID-19 ha puesto de relieve las limitaciones del actual marco del Reglamento Sanitario Internacional (RSI). En la nota se insta a que se refuerce el marco del CAPSCA para brindar una mejor preparación ante futuras emergencias sanitarias y respuestas más rápidas a dichas emergencias. La Conferencia toma nota de la información que figura en la nota de estudio y apoya el fortalecimiento del papel del CAPSCA como plataforma para una cooperación eficaz entre la aviación y las autoridades de salud pública. Se insta a que exista mayor cooperación entre el CAPSCA y la OMS y se indica que ambas organizaciones deberían colaborar en asuntos sanitarios para desarrollar las directrices pertinentes, de ser necesario, para que la aviación esté mejor preparada para responder a futuras pandemias. Se destaca que la OMS continúa siendo la entidad rectora en cuestiones de ciencia y salud pública, entre ellas el uso y los estándares de los certificados de vacunación y en lo que respecta a garantizar que las credenciales sanitarias sean interoperables a escala mundial, seguras y fiables y que respeten los requisitos en materia de privacidad, teniendo en cuenta a su vez que ningún país se quede atrás.

1.6 La Conferencia considera la nota WP/60 presentada por Australia en nombre del Grupo Asia-Pacífico de la OACI de planificación de contingencia y recuperación frente a la COVID-19 (ACCRPG), que destaca la labor del ACCRPG en ayudar a las directoras y los directores generales de aviación civil de la región Asia-Pacífico (APAC) a velar por la coordinación y la cooperación con todos los organismos pertinentes de la región para implantar las recomendaciones del CART y otros asuntos conexos. La Conferencia apoya las recomendaciones de la nota y reconoce la importancia del apoyo regional a las actividades de aviación nacionales.

1.7 La Conferencia considera la nota WP/63 presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)¹, que presenta el importante papel del plan nacional de aviación y los programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo en la colaboración intersectorial para afrontar el brote de una enfermedad

¹ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauritania, Mauricio, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabue.

transmisible que represente un riesgo para la salud pública o una emergencia de salud pública de importancia internacional. El rol esencial del CAPSCA también exige la participación activa de los Estados. La recomendación del CAPSCA para el establecimiento de corredores sanitarios constituye un inmenso aporte a la coordinación y cooperación internacional. La Conferencia está de acuerdo con las recomendaciones que figuran en el párrafo 3.1 de la nota, si bien destaca que la implementación de la recomendación c) relativa a los corredores sanitarios queda a criterio de los Estados. Más allá del desarrollo de planes, también se sugiere que se debería actuar con miras a desarrollar relaciones entre las comunidades sanitarias y de la aviación y crear conciencia en las comunidades sanitarias acerca de la gran experiencia que la comunidad de la aviación ha adquirido en el tratamiento de cuestiones relacionadas con la salud.

1.8 La Conferencia considera la nota WP/108 presentada por la República Popular China, que destaca los beneficios de fortalecer el intercambio y la distribución de información como una medida importante para que los Comités Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo promuevan la reanudación y recuperación del transporte aéreo internacional de forma estable, sostenible y segura en términos operacionales. En la nota también se presentan el contenido, los canales, la forma y los principios de dichos mecanismos de intercambio de información. La Conferencia expresa que coincide en que los NATFC y los NATFP constituyen mecanismos importantes para responder a una pandemia. En relación con la incorporación de nuevos mecanismos de notificación, considera que toda propuesta de nuevas herramientas de intercambio de información debe ser examinada exhaustivamente, y debería priorizarse la participación de las redes, los grupos de trabajo y las estructuras existentes para el intercambio de información. No deberían introducirse mecanismos obligatorios nuevos que sumaran obligaciones a la OACI y/o a sus Estados miembros sin la debida consideración de los beneficios asociados.

1.9 La Conferencia considera la nota WP/134 presentada por España en nombre de la Unión Europea² y sus Estados miembros, los otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil³ y por EUROCONTROL, que presenta recomendaciones para mejorar la capacidad de respuesta del sector de la aviación ante las crisis a escala mundial, para abordar los riesgos operacionales y de seguridad operacional que son consecuencia de una crisis sanitaria mundial y crear un plan para hacer frente a crisis que afecten a la aviación en el futuro. La Conferencia apoya el establecimiento de un marco intersectorial más estructurado que permita un enfoque coordinado e integrado con otros sectores a nivel nacional y regional. En lo que respecta a certificados de salud, se subraya que la emisión y el uso de certificados digitales no debería ser obligatorio, y que deberían aceptarse los certificados en papel.

1.10 La Conferencia considera la nota WP/138 presentada por la República Bolivariana de Venezuela, que propone crear mecanismos de comunicación e intercambio de información a nivel internacional relacionada con los laboratorios autorizados o certificados por parte de los Estados para realizar las pruebas PCR con el objeto de diagnosticar la COVID-19 que deberán presentar las personas pasajeras al momento de la entrada o salida de un Estado, de conformidad con los requisitos de las autoridades de salud de los Estados, con el propósito de contribuir con la unificación de esfuerzos y criterios para una efectiva gestión de riesgo sanitario fronterizo. La Conferencia coincide en que el trabajo propuesto se encuentra fuera del ámbito de competencia de la OACI, pero sugiere que podría llamarse la atención de la OMS al respecto para su consideración.

1.11 La Conferencia considera la nota WP/156 presentada por Bangladesh, que señala la necesidad que que exista colaboración entre la industria, la aviación civil y las autoridades de salud pública para facilitar

² Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

³ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

operaciones de transporte aéreo eficaces. La Conferencia apoya que los Estados deberían mejorar la coordinación nacional y la cooperación internacional en la gestión de riesgos relacionados con la salud pública durante una pandemia, el afianzamiento del CAPSCA y el fortalecimiento de la implementación de las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* y actividades conexas mediante la creación de mecanismos de financiamiento sostenibles y los correspondientes recursos humanos.

1.12 La Conferencia considera la nota WP/157 presentada por la República Popular China, que destaca la importancia de la protección personal de la tripulación de vuelo para prevenir la propagación de la COVID-19 en el transporte aéreo y analiza cómo aplicar mejores medidas de protección de la tripulación de vuelo sobre la base de la evaluación de los riesgos de los vuelos y cómo establecer un marco más científico y normalizado para emergencias de salud pública. La Conferencia reconoce la importancia de la protección personal de la tripulación de vuelo para prevenir la propagación de la COVID-19 en el transporte aéreo. Sin embargo, destaca que las medidas deben estar basadas en evidencia y estar guiadas por un enfoque holístico de gestión de riesgos, como lo propugna el CART. Reconoce que algunas de las medidas mencionadas van más allá de las recomendadas por el CAPSCA y el CART, y que el CAPSCA debería mantener debates adicionales con la República Popular China.

1.13 La Conferencia considera la nota WP/172 presentada por la Federación de Rusia, que presenta información sobre la aplicación en dicho Estado de tecnologías y equipos innovadores para la detección de amenazas biológicas asociadas con la transmisión de una nueva infección, que en el futuro podrían emplearse con fines de seguridad de la aviación. La Conferencia toma nota de la información de la nota de estudio. Si bien apoya la innovación en materia de seguridad de la aviación, considera que debe haber una clara diferenciación entre las cuestiones sanitarias y las amenazas en materia de bioseguridad, y que el Grupo Experto en Seguridad de la Aviación o los grupos de trabajo pertinentes, como el Grupo de trabajo sobre amenazas y riesgos (WGTR), podrían dar un mejor tratamiento a esta última cuestión.

1.14 La Conferencia considera la nota WP/179 presentada por Arabia Saudita en nombre de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), que recuerda a la Conferencia los Artículos del Convenio de Chicago relativos a facilitación que exigen que los Estados contratantes colaboren en garantizar el mayor grado de uniformidad posible para facilitar y mejorar la navegación aérea. La nota destaca que el Anexo 9 no incluye normas y métodos recomendados (SARPS) específicos para el manejo eficaz de situaciones de pandemia de un modo coordinado a escala mundial. A falta de una orientación clara y de procedimientos normalizados de parte de la OACI, los Estados miembros han adoptado sus propios protocolos de viaje, criterios y normas de protección contra la COVID-19, que en ocasiones son incongruentes con las normas y métodos adoptados por otros Estados. La Conferencia toma nota de la información que se presenta en la nota de estudio y reconoce el trabajo ya realizado por la OACI a través del CART, el Equipo de Especialistas en Brotes de Enfermedades en la Aviación y el Grupo Experto en Facilitación. Expresa su apoyo al trabajo continuo de la OACI en relación con la salud dirigido a incluir en el Anexo 9 un capítulo específico relacionado con disposiciones sanitarias. También destaca la importancia de que la OACI actúe en el marco de sus atribuciones y que no aborde actividades que son competencia de otras autoridades como la OMS y las autoridades sanitarias nacionales.

1.15 La Conferencia considera la nota WP/182 presentada por Paraguay, que se centra en las acciones realizadas por Paraguay para mitigar el riesgo de expansión de la COVID-19 en relación con las recomendaciones del CART. También destaca la importancia de la actuación del NATFC en todas las medidas de coordinación y decisiones que se determinan en el ámbito del transporte aéreo nacional e internacional. La Conferencia conviene en que los Estados deben dar mayor importancia al papel de los NATFC para garantizar la implementación de los SARPS del Anexo 9 y promover una cultura de facilitación.

1.16 La Conferencia considera la nota WP/186 presentada por Chile, que destaca la necesidad de flexibilidad de los cuerpos normativos relativos a facilitación, así como la participación de las autoridades sanitarias en la elaboración de estos. La Conferencia está de acuerdo con las recomendaciones que figuran en la nota y, en especial, con la necesidad de que los Estados inviertan en una mayor integración entre la autoridad de salud pública y las autoridades de la aviación civil para poder aplicar respuestas eficaces y proactivas ante futuras crisis sanitarias.

1.17 La Conferencia considera la nota WP/187 presentada por Chile, que identifica algunos factores clave para garantizar una mejor planificación operacional, inclusive a través de la recolección de información anticipada de pasajeros y pasajeras (API) para contribuir a hacer los ajustes dirigidos a anticipar el proceso de control sanitario y reducir o incluso eliminar el control presencial y facilitar los sistemas de "seguimiento de pasajeros y pasajeras". La Conferencia toma nota de la información presentada en la nota de estudio y reconoce la posibilidad de utilizar información anticipada de personas pasajeras para la recolección de información sanitaria en los viajes aéreos. Sin embargo, subraya que los datos de los mensajes API están estrictamente definidos, a la vez que deben considerarse las cuestiones relativas a la confidencialidad y privacidad. Por ende, puede considerarse, de ser viable, el uso de información API y/o de los portales de los gobiernos para recolectar la información pertinente.

1.18 Se toma nota de las notas de información presentadas por los Emiratos Árabes Unidos (WP/110), Chile (WP/158), España (WP/213), Qatar (WP/191), la República Dominicana (WP/194), Grecia (WP/205) y la República de Corea (WP/215).

1.19 Tras deliberar sobre la cuestión, el Componente de Facilitación formula las siguientes recomendaciones:

Recomendación 7/1 – Profundizar la coordinación nacional y la cooperación internacional

Que los Estados:

- a) realicen análisis integrales del riesgo, considerando sus factores contextuales, la tolerancia al riesgo y la aplicación práctica de las medidas de mitigación de los riesgos para la salud pública en la aviación;
- b) establezcan una cooperación nacional e internacional entre múltiples sectores de manera multidisciplinaria;
- c) reconozcan la importancia de establecer un marco unificado;
- d) tomen las medidas necesarias para asegurar el desarrollo sistemático de los NATFP;
- e) garanticen la aplicación efectiva de las disposiciones del Anexo 9 y la coordinación entre todos los organismos y departamentos del Estado, incluidas las autoridades de salud pública y las partes interesadas pertinentes, mediante el establecimiento de los NATFC;
- f) consideren la designación de una autoridad apropiada para la Facilitación del Transporte Aéreo y asignen los recursos necesarios;

- g) tomen nota de que se están identificando más instructores para que sean certificados, con el objetivo de crear un grupo de instructores que imparta el Curso del Anexo 9 — *Facilitación*, y consideren la posibilidad de que los Estados designen a especialistas en facilitación para que se desempeñen como instructores;
- h) soliciten a las autoridades correspondientes dentro de su Estado que utilicen el sistema EFOD de la OACI para notificar las diferencias y el cumplimiento de las disposiciones del Anexo 9, y que se otorgue el acceso adecuado a aquellas personas responsables de la aplicación de las disposiciones del Anexo 9;
- i) garanticen que las medidas exigidas por la autoridad sanitaria que puedan tener repercusiones en la industria de la aviación sean comprendidas, evaluadas y, de ser necesario, complementadas por las partes interesadas en la aviación en forma previa a su sanción, en especial por la entidad a cargo de la facilitación;
- j) en conjunto con la participación de la autoridad sanitaria en los órganos de facilitación formales, promuevan la implementación colaborativa de los ajustes operacionales en la industria de la aviación de conformidad con los reglamentos sanitarios, a través de equipos especiales tácticos en los que se presenten y se evalúen las repercusiones de estas medidas de forma tal que puedan aplicarse debidamente de acuerdo con el contexto operacional;
- k) garanticen un flujo mejor y más fluido de información a la autoridad sanitaria, con el objeto de mejorar la eficiencia de su gestión de los procesos aeroportuarios, el seguimiento de quienes viajan o cualquier otro proceso relacionado directa o indirectamente con la industria de las líneas aéreas. A tal fin, el uso controlado de información operacional, API e información del público pasajero suministrada a los portales de los gobiernos puede ser útil. En consecuencia, podría considerarse la posibilidad de celebrar acuerdos entre organismos públicos y privados para brindar dicha información a la autoridad sanitaria a fin de satisfacer las necesidades urgentes de contar con la información que se requiere para un control sanitario eficiente y eficaz;
- l) reconozcan la importancia de la formulación de un marco de múltiples hipótesis para la implementación de los PHC durante emergencias de salud pública en condiciones seguras tomando en cuenta que los PHC constituyen arreglos temporales que no deben socavar los acuerdos de servicios aéreos existentes;
- m) continúen brindando apoyo a la OACI en la labor sobre los PHC, incluido el intercambio de información y de las lecciones aprendidas en materia de los PHC establecidos, modificados, puestos en pausa o suspendidos;
- n) utilicen la aplicación de los PHC para facilitar los debates sobre los acuerdos bilaterales y multilaterales para la apertura de rutas aéreas entre los Estados y las regiones;
- o) reconozcan la importancia del CAPSCA, se sumen al programa y cuiden de que los organismos nacionales pertinentes estén representados entre sus miembros del CAPSCA; y
- p) en la medida que sea viable, faciliten recursos financieros y humanos para participar en actividades del CAPSCA.

Que la OACI:

- a) elabore un marco unificado para mejorar la efectividad de la gestión mundial de los riesgos para la salud pública en la aviación, en colaboración con las partes interesadas pertinentes;
- b) asegure que este marco unificado esté alineado con otras políticas, principios y marcos de reducción del riesgo de desastres de otras organizaciones de las Naciones Unidas;
- c) reconozca el potencial de transmisión de enfermedades asociado a los viajes aéreos (en las aeronaves, en los aeropuertos y en el transporte terrestre);
- d) trabaje en conjunto con la OMS en el desarrollo y la promoción de una respuesta armónica para mitigar la transmisión de las enfermedades asociadas a los viajes aéreos;
- e) elabore un marco de múltiples hipótesis para la implementación de los PHC durante emergencias sanitarias en estrecha coordinación con las partes interesadas pertinentes;
- f) examine el marco y la gobernanza del CAPSCA para optimizar la planificación de la preparación y la respuesta ante emergencias sanitarias;
- g) apoye el fortalecimiento del marco del CAPSCA; y
- h) formule un procedimiento más corto para la toma de decisiones que se aplicaría durante emergencias sanitarias, en colaboración con la OMS, a fin de permitir dar una respuesta más rápida a este tipo de sucesos en el futuro.

— FIN —