



HLCC 2021-WP/233
FAL/79
18/10/21

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 9 DEL ORDEN DEL DÍA

El proyecto de informe adjunto sobre la cuestión 9 del orden del día se somete a la aprobación del Componente de Facilitación para su presentación a la plenaria.

Cuestión 9: Futuros enfoques para la gestión de medidas sostenibles de facilitación relacionadas con la salud que mejoren la experiencia del público pasajero y promuevan la vigilancia de la aplicación

1.1 La Conferencia considera la nota WP/23, presentada por la Secretaría, en la que se indica que cada vez es mayor la necesidad de garantizar el acceso en la aviación para todas las personas pasajeras a escala mundial, incluidas las más vulnerables, como las personas con discapacidad. El número de personas mayores y con discapacidad que viajan por vía aérea sigue en aumento, a medida que se van ampliando las oportunidades de realizar viajes aéreos tanto nacionales como internacionales. En la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CRPD) se estipula la participación e inclusión plenas y efectivas de todas las personas en la sociedad, incluidas la libertad de desplazamiento y la libertad de tomar sus propias decisiones. Sin embargo, existen barreras que limitan las posibilidades de que las personas mayores y con discapacidad puedan gozar plenamente de los servicios de transporte aéreo internacional, como la aplicación de requisitos diferentes, y en ocasiones incluso incompatibles, y la ausencia de leyes nacionales o medidas realmente aplicables para garantizar la accesibilidad durante todo el viaje. Las personas con discapacidad deberían tener un acceso equiparable al transporte aéreo. Estos derechos internacionales rigen para el viaje por vía aérea como para todo otro ámbito de vida. La aviación, al igual que todos los otros modos de transporte, está en la obligación de reconocer plenamente esta realidad y dar cabida a este segmento creciente del público pasajero. La Conferencia toma nota de la información que se presenta en la nota de estudio y apoya plenamente las recomendaciones que figuran en el párrafo 4.1. Se toma nota de que la recomendación 4.1 h) podría señalar mejor la importancia de que los espacios de estacionamiento sean accesibles, a la vez que las recomendaciones también podrían referirse a la importancia de que la infraestructura sea accesible. La Conferencia asimismo subraya la importancia del análisis holístico y de la futura revisión de las disposiciones del Anexo 9 acordada por el Grupo Experto en Facilitación en su última reunión, así como la importancia de la vigilancia para velar por la aplicación de las disposiciones necesarias. La Conferencia también reconoce los comentarios en el sentido de que las dos declaraciones del párrafo 2.3 de la nota podrían reflejar mejor el hecho de que: a) las nuevas tecnologías tienen la capacidad de prestar servicios para personas con discapacidad, y b) los aeropuertos modernos deberían priorizar la prestación de los servicios de aviación.

1.2 La Conferencia considera la nota WP/25, presentada por la Secretaría, en la que se proporciona información sobre cómo realizar un seguimiento de la aplicación de las disposiciones relacionadas con la salud que podrían consolidarse en un capítulo específico del Anexo 9, así como la importancia de aplicar de manera oportuna las disposiciones del Anexo 9 y de asignar los recursos específicos necesarios a cada nivel de la cadena de valor del transporte aéreo a fin de velar por la preparación de todas las partes interesadas para cualquier situación futura de brote sanitario. El enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA-USAP) incorpora las normas del Anexo 9 — *Facilitación* que apoyan tanto los objetivos de gestión fronteriza como los de seguridad fronteriza. Actualmente solo se auditan las normas relacionadas con la seguridad en el marco del CMA-USAP, mientras que los procesos de enfermedades transmisibles y los sistemas para prestar asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares se auditan en el marco del enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA-USOAP). A fin de asegurar la sostenibilidad de las iniciativas de facilitación de la OACI en el contexto de la importancia económica de dichas actividades en tiempos de volatilidad, y el creciente alcance de la facilitación con este nuevo ámbito relacionado con la salud, también urge plantear la repercusión económica que tienen en los fondos del presupuesto del Programa Regular de la Organización. Satisfacer estas necesidades será vital para crear conciencia sobre la importancia de la facilitación en tiempos de crisis entre todas las partes interesadas del transporte aéreo y para que se realicen los máximos esfuerzos para ayudar a los Estados a superar los problemas relacionados con la implementación del Anexo 9 durante los brotes de enfermedades. La Conferencia toma nota de la información que se presenta en la nota de estudio y conviene en las recomendaciones. Reconoce la necesidad de que se trabaje más en el área de facilitación como se expresa en esta nota de estudio y resalta la importancia del funcionamiento y el

financiamiento de los programas de facilitación. También propone que se considere una nueva metodología para la observación de las disposiciones relacionadas con la salud a ser consolidadas en un capítulo específico del Anexo 9.

1.3 La Conferencia considera la nota WP/68, presentada por la IATA, en la que se destaca que los derechos de las personas con discapacidad es un elemento clave de la Agenda de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas para 2030 y que, según la Organización Mundial de la Salud, aproximadamente una de cada cinco personas del mundo tiene alguna discapacidad. Algunas son permanentes, otras son temporales, algunas visibles y otras invisibles. Además, con el envejecimiento de la población, esa proporción tenderá a aumentar. La ausencia de un enfoque para la accesibilidad en el transporte aéreo coordinado a escala global, y de una implantación práctica de dichas políticas está instaurando un panorama global de normativas nacionales que difieren cada vez más entre sí y que, en ocasiones, provocan problemas económicos y operativos para las aerolíneas, pero sobre todo confusión e incomodidad para el público pasajero con necesidades de accesibilidad. Ahora que se empiezan a reanudar los viajes, se plantea la necesidad para el sector de la aviación de reconstruirse mejor que antes, para crear un sector verdaderamente accesible, sostenible e inclusivo, que no deje atrás a ninguna pasajera o pasajero y a ningún país. La Conferencia toma nota de la información que se presenta en la nota de estudio, reconociendo que el Anexo 9 — *Facilitación* de la OACI contiene normas y métodos recomendados relativos a la facilitación del transporte de personas con discapacidad, la existencia de textos de orientación en el Doc 9984 – *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* y la labor del Grupo de Trabajo sobre la Promoción de la Accesibilidad en la Aviación del Grupo Experto en Facilitación. La Conferencia también toma nota de que la Resolución A40-16 de la Asamblea de la OACI se refiere a la elaboración de un programa de trabajo sobre accesibilidad para el público pasajero con discapacidad a fin de lograr que el sistema de transporte aéreo sea inclusivo para las personas con discapacidad, conviene en que esta es una cuestión de la que debería encargarse el Grupo Experto en Facilitación y solicita a la OACI que prosiga su trabajo en el ámbito de la accesibilidad en la aviación por medio del Grupo Experto en Facilitación y los grupos de trabajo pertinentes.

1.4 La Conferencia considera la nota WP/183, presentada por el ACI, en la que se resalta que las políticas y las normas y métodos recomendados de la OACI sirven para generar uniformidad y normalización en la aviación civil mundial. Sin embargo, este marco no provee un derrotero común armonizado que permita a los Estados madurar o innovar a lo largo del tiempo, tal como lo necesita la industria. Esto da lugar a nuevas ideas que maduran de manera desconectada a nivel nacional dentro de los marcos específicos del Estado, lo que a su vez genera complejidad cuando se trata de lograr una consistencia a nivel mundial basada en las diferentes prácticas nacionales o regionales. La Conferencia toma nota de la información que se presenta en la nota de estudio y reconoce las observaciones planteadas por la Secretaría en el sentido de que la OACI ya dispone de mecanismos establecidos, como el Grupo Técnico Asesor sobre el Programa de Identificación de Viajeras y Viajeros (TAG/TRIP) y los grupos de trabajo asociados del Grupo de Trabajo sobre Nuevas Tecnologías y el Grupo de Trabajo sobre Implantación y Creación de Capacidad, para ocuparse de la innovación y la tecnología de conformidad con las disposiciones pertinentes del Anexo 9. La Conferencia destaca que las políticas y enfoques deben ser definidos por los Estados miembros y no por la industria. La estructura y los métodos de trabajo de la OACI son cuestiones de las que se encargan los órganos rectores, los grupos expertos y los grupos de trabajo de la OACI, teniendo en cuenta la iniciativa Ningún País se Queda Atrás. También toma nota de que en la última Asamblea se reconoce el papel de la industria en la innovación y que se dispone de plataformas para facilitar las contribuciones de la industria a los procesos de reglamentación, y acoge con beneplácito su intención de seguir adelante con la cooperación.

1.5 Se toma nota de la nota de información presentada por el Estado Plurinacional de Bolivia (WP/189).

1.6 Tras deliberar sobre esta cuestión, el Componente de Facilitación formula la siguiente recomendación:

Recomendación 9/1 – Futuros enfoques para la gestión de medidas sostenibles de facilitación relacionadas con la salud que mejoren la experiencia del público pasajero y promuevan la vigilancia de la aplicación

Que los Estados:

- a) reconozcan la importancia de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 — *Facilitación* e incrementen su nivel de aplicación de las disposiciones pertinentes relativas a la facilitación del transporte de personas con discapacidad, teniendo debidamente en cuenta el *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* (Doc 9984);
- b) en general, velen por que se preste asistencia a las personas con discapacidad que viajan por vía aérea y, en particular, adopten medidas dirigidas a mitigar las barreras que limitan la capacidad de las personas mayores y las personas con discapacidad en épocas en las que los procesos no son los habituales, como durante una pandemia;
- c) se aseguren de que las instalaciones y los servicios de los aeropuertos estén adaptados a las necesidades de las personas con discapacidad, y que en ellos se disponga de sistemas de elevación o cualquier otro dispositivo adecuado, los puntos designados de embarque y desembarque de personas con discapacidad en la terminal se encuentren lo más cerca posible de las entradas o salidas principales del edificio y se suministren espacios de estacionamiento adecuados que sean accesibles para personas con restricciones de movilidad, incluso en caso de pandemia;
- d) se cercioren de que se ofrecen servicios aeroportuarios que atienden a las necesidades de las personas con discapacidad, incluidos los destinados a prestar información relacionada con los servicios de vuelo a las personas con deficiencia auditiva o visual, apoyen el fortalecimiento de la aplicación de las disposiciones relativas a la facilitación y actividades relacionadas mediante el establecimiento de mecanismos de financiamiento sostenibles y la dotación de los correspondientes recursos humanos;
- e) estudien la posibilidad de realizar contribuciones voluntarias, tanto económicas como en especie, a fin de que todos los Estados contratantes de la OACI logren una implementación mayor y más efectiva de las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* y tomen medidas encaminadas a establecer mecanismos de financiamiento sostenibles y la dotación de los recursos humanos correspondientes;
- f) lleven a cabo evaluaciones completas de los riesgos tomando en cuenta sus factores contextuales, la tolerancia al riesgo y la aplicación práctica en la aviación de las disposiciones del Anexo 9 relacionadas con la salud pública; y
- g) reconozcan la necesidad de una nueva dirección estratégica y una simplificación sustancial de las actividades y los recursos, tanto económicos como en especie, para asegurar un exitoso marco de implementación de las medidas de mitigación que permita afrontar las emergencias sanitarias en las fronteras de todos los Estados miembros de la OACI.

Que la OACI:

- a) prosiga su labor sobre la accesibilidad en la aviación por medio del Grupo Experto en Facilitación y los grupos de trabajo pertinentes;

- b) continúe observando las novedades y colabore con las partes interesadas correspondientes para seguir desarrollando textos de orientación que apoyen la aplicación de las disposiciones del Anexo 9 relacionadas con la salud;
- c) apoye el fortalecimiento de las capacidades de facilitación mediante el establecimiento de mecanismos sostenibles de financiación y la dotación de recursos; y
- d) formule, en estrecha cooperación con las personas expertas del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA), un marco completo para responder a las emergencias graves de salud pública, con referencia específica a la evaluación de riesgo multisectorial, a una respuesta inicial rápida, a la observación continua durante la evolución de la emergencia, y a permitir la cooperación nacional e internacional para evitar interferencias innecesarias con el tráfico y el comercio internacionales.

— FIN —