



HLCC 2021-WP/234
FAL/80
19/10/21

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 10 DEL ORDEN DEL DÍA

El proyecto de informe adjunto sobre la cuestión 10 del orden del día se somete a la aprobación del componente de Facilitación para su presentación a la plenaria.

Cuestión 10: Otros asuntos que se considerarán en el componente de Facilitación

1.1 La Conferencia considera la nota WP/24, presentada por la Secretaría, en la que se destaca que la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares reviste tal importancia que requiere que se establezcan legislación, reglamentos y/o políticas con las que se garantice la disponibilidad en un tiempo breve de los recursos necesarios y el compromiso a todos los niveles del Estado. Los programas de asistencia en apoyo de las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares exigen la cooperación en la planificación y la respuesta entre el explotador de servicios aéreos, el explotador de aeropuerto y el Estado del suceso, así como la coordinación adecuada para poder dar una respuesta eficaz a corto y largo plazo a las necesidades de las víctimas y sus familiares. La OACI está actualmente considerando desarrollar un curso de instrucción sobre el Doc 9998, *Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares*, y el Doc 9973, *Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares*. Se invita a la Conferencia a que considere que los Estados deberían: si no lo han hecho ya, establecer legislación, reglamentación y/o políticas que faciliten la asistencia a las víctimas de aviación y a sus familiares; asegurarse de que cada explotador de aeronaves o de aeropuertos elabore planes adecuados para prestar asistencia de manera oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares; reconocer que se necesita una considerable racionalización de recursos, tanto financieros como humanos, para garantizar una aplicación mayor y más efectiva de las disposiciones del Anexo 9 por parte de todos los Estados miembros de la OACI durante los próximos trienios; asegurarse de notificar su estado de cumplimiento en el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD); asegurarse de que sus respuestas a la encuesta sean congruentes con lo que se ha notificado en el sistema EFOD; y respaldar el establecimiento de un día dedicado cada año a la conmemoración de las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares y recomendar un día adecuado. También se invita a la Conferencia a considerar si la OACI debería preparar un curso de instrucción sobre el Doc 9998 y el Doc 9973. La Conferencia conviene en las recomendaciones, al tiempo que insta a la OACI a agilizar la preparación de un curso de instrucción sobre el Doc 9998 y el Doc 9973, y velar por que el curso esté a disposición de los Estados miembros. La Conferencia también toma nota de la importancia de establecer mecanismos para proporcionar asistencia oportuna a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares.

1.2 La Conferencia considera la nota WP/43, presentada por Indonesia en relación con la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, y en la que se resalta que la asistencia adecuada a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares requiere que se establezcan legislación, reglamentos y/o políticas con las que se garantice la disponibilidad en un tiempo breve de los recursos y el compromiso necesarios. Se invita a la Conferencia a concluir que la OACI elabore preguntas de protocolo para el USOAP y el USAP a fin de garantizar que el sistema estatal de vigilancia supervise y notifique el establecimiento de reglamentos y programas por parte de los Estados contratantes y sus explotadores aéreos para prestar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares; y considere elevar específicamente el método recomendado 8.46 del Anexo 9 — *Facilitación* a la categoría de norma. La Conferencia toma nota de que, con respecto a elevar a categoría de norma el método recomendado 8.46 del Anexo 9, la decimosegunda Reunión del Grupo Experto en Facilitación recomendó unánimemente esta medida. La Conferencia alienta a los Estados a que establezcan reglamentación y políticas pertinentes para asistir a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. La Conferencia no apoya la elaboración de preguntas del protocolo adicionales en el marco del Enfoque de Observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (CMA del USAP) y del Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA del USOAP) relativas a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares.

1.3 La Conferencia considera la nota WP/77, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), en la que se pone de relieve la preocupación por la creciente frecuencia y gravedad de los incidentes relacionados con pasajeros insubordinados y disruptivos, algunos de los cuales se han agravado hasta llegar a la agresión física y han provocado el desvío de vuelos, cuyas posibles consecuencias, tanto para la salud pública como para la seguridad a bordo, pueden ser graves. Es crucial que los Estados dispongan de las competencias necesarias para poder responder a este tipo de incidentes en el momento del desembarco en su territorio, así como la opción de aplicar fuertes sanciones civiles y administrativas para complementar el procedimiento judicial. Se invita a la Conferencia a reconocer que las medidas de salud pública adoptadas por las líneas aéreas en respuesta a la pandemia de COVID-19, y especialmente la exigencia de usar mascarillas y limitar ciertas actividades en la aeronave, han provocado un marcado aumento en el número de incidentes de pasajeros insubordinados y disruptivos; y a respaldar con firmeza las recomendaciones recogidas en el informe del CART, aconsejando a los Estados miembros de la OACI la implementación, en sus legislaciones nacionales, de los mecanismos necesarios para sancionar las infracciones e incidentes de los pasajeros insubordinados y disruptivos, en vista del aumento de infracciones relacionadas con la pandemia de COVID-19 y en consonancia con el Anexo 17 y las disposiciones de seguridad contenidas en los Anexos 6 y 9 y demás publicaciones relevantes de la OACI. La Conferencia toma nota de la información que se presenta en la nota y reconoce que los incidentes relacionados con pasajeros insubordinados y disruptivos, en especial los ocurridos a bordo de las aeronaves, pueden tener consecuencias graves para la seguridad del público pasajero y la seguridad operacional del vuelo. La Conferencia apoya las recomendaciones de la nota, observando que los Estados deberían tomar medidas apropiadas para el cumplimiento de conformidad con el proceso legislativo. Asimismo, alienta a los Estados que no hayan ratificado el Protocolo de Montreal de 2014 a que lo ratifiquen, y a considerar las orientaciones que figuran en el *Manual sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Doc 10117) publicado por la OACI.

1.4 La Conferencia considera la nota WP/106, presentada por los Emiratos Árabes Unidos, en la que se expresa preocupación por el impacto sin precedentes de la COVID-19 en el transporte aéreo internacional y, en general, por la falta de textos de orientación de la OACI para asistir a los Estados en la mitigación de las crisis. Los EAU consideran que la OACI debería iniciar el proceso pertinente para enmendar los Modelos de acuerdos de servicios aéreos de la OACI (Doc 9587 — *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional*, apéndice 1) para proporcionar criterios y texto de orientación pertinentes a los Estados miembros con respecto a las medidas que se deben tomar para proteger los arreglos bilaterales de servicios aéreos existentes, incluso si, dada la naturaleza de la crisis, se incorpora alguna medida provisional de mutuo acuerdo. Se invita a la Conferencia a pedir a la OACI que asigne esta tarea a la entidad pertinente. La Conferencia toma nota de la información que se presenta en la nota y reconoce que la OACI ha seguido desempeñando una función de liderazgo para orientar a los Estados miembros en sus iniciativas para hacer frente al impacto de la pandemia de COVID-19, y suscribe la idea de que la OACI debería consultar al Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo para que evalúe la necesidad de enmendar los Modelos de acuerdos de servicios aéreos de la OACI (ASA). Toma también nota de la necesidad de contar con mecanismos hacer frente a trastornos en los servicios aéreos internacionales debidos a situaciones de crisis temporales, manteniendo al mismo tiempo los acuerdos de servicios aéreos bilaterales/regionales existentes, así como de formular nuevos textos de orientación para proteger los ASA aun cuando se introduzcan medidas provisionales. La Conferencia se manifiesta de acuerdo en que es necesario fortalecer la resiliencia ante crisis futuras, pero observa que esto puede hacerse en el marco de ASA existentes, y los Estados deberían cumplir sus obligaciones de conformidad con los ASA, así como resolver amistosamente las diferencias.

1.5 La Conferencia considera la nota WP/181, presentada por Chile, relativa a la importancia de la liberalización del transporte de carga en el contexto de la pandemia de COVID-19, en la que se señala la experiencia de la región latinoamericana en la creación de un acuerdo para liberalizar los servicios aéreos de carga con el objeto de facilitar el transporte y abastecimiento de vacunas, medicamentos e insumos médicos necesarios para enfrentar la pandemia de COVID-19, y se constata la importancia de impulsar la creación de condiciones de liberalización en este mercado específico como una herramienta de gran utilidad para futuras emergencias sanitarias. La Conferencia apoya la formulación de medidas dirigidas a proponer acuerdos multilaterales para facilitar el transporte de carga aérea, especialmente en tiempos de pandemia o de catástrofes, cuando la velocidad del transporte aéreo es esencial para prestar ayuda efectiva o mitigar los efectos adversos de tales circunstancias. La Conferencia toma igualmente nota de las cuestiones relacionadas con los instrumentos multilaterales para la liberalización de la carga aérea, que se habían tratado anteriormente en el Grupo Experto en el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP), y de que el grupo experto acordó no proponer un acuerdo separado sobre la liberalización de la carga aérea.

1.6 La Conferencia considera la nota WP/188, presentada por Colombia, relativa al reconocimiento de equivalencia de las medidas de seguridad de control de seguridad único (OSS por su sigla en inglés) y de salud pública. Reconociendo que el transporte aéreo comercial ha sido determinante en el desarrollo y crecimiento de la economía de los Estados fomentando el turismo y la conectividad, es importante no desconocer los riesgos existentes, por este motivo, los Estados han incrementado la efectividad de los sistemas de seguridad de la aviación civil, garantizando a partir de las mejores prácticas y la aplicación de estándares comunes responder a estos desafíos permitiendo lograr la confiabilidad mutua invitando a dar un paso mayor orientado a la validación. La reactivación del transporte aéreo después de la pandemia de la COVID-19 requiere que los Estados exploren nuevas alternativas en la aplicación de los procesos y procedimientos de inspección de seguridad de la aviación civil, que reduzcan el riesgo para la salud pública del público usuario del transporte aéreo, así como del personal de la aviación, sin ir en detrimento de la seguridad de la aviación civil. La Conferencia observa que es necesario considerar la complejidad de adoptar memorandos de acuerdo (MoU) entre Estados y que, desde el punto de vista técnico, el control de seguridad único puede básicamente implementarse, siempre que el nivel de seguridad en los Estados participantes sea comparable y se obtenga el reconocimiento mutuo. La Conferencia observó también que los arreglos de OSS pueden ser difíciles, puesto que se requieren acuerdos multilaterales, y advirtió que los arreglos de OSS no deben utilizarse para obtener resultados no relacionados con la seguridad de la aviación, ya que esto puede menoscabar la integridad de la red mundial de seguridad de la aviación si los Estados primero no cumplen plenamente las normas del Anexo 17.

1.7 Se toma nota de las notas de información WP-178, presentada por el Comité Interestatal de Aviación, WP/207, presentada por la CLAC y WP/217, presentada por la ITF. Teniendo en cuenta lo expuesto, la Conferencia conviene en las recomendaciones siguientes:

Recomendación 10/1 – Otros asuntos que se considerarán en el componente de Facilitación

Que los Estados:

- a) que aún no lo hayan hecho, establezcan legislación, reglamentación y/o políticas que faciliten la asistencia a las víctimas de aviación y a sus familiares;
- b) se aseguren de que cada explotador de aeronaves o de aeropuertos, según proceda, elabore planes adecuados para prestar asistencia de manera oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares;

- c) reconozcan que se necesita una considerable racionalización de recursos, tanto financieros como humanos, para garantizar una aplicación mayor y más efectiva de las disposiciones del Anexo 9 por parte de todos los Estados miembros de la OACI durante los próximos trienios;
- d) se aseguren de notificar su estado de cumplimiento en el sistema EFOD;
- e) se aseguren de que sus respuestas a la encuesta sean congruentes con lo que se ha notificado en el sistema EFOD; y
- f) refuercen considerablemente las orientaciones contenidas en el informe del CART, recomendando que los Estados miembros incorporen en su legislación nacional los mecanismos para sancionar los delitos de pasajeros y pasajeras insubordinados o perturbadores, a la luz del aumento de estos delitos en el contexto de la pandemia de COVID-19.

Que la OACI:

- a) agilice la preparación de un curso de instrucción sobre los Docs 9998 y 9973, y vele por que ese curso esté a disposición de los Estados miembros; y
- b) consulte al ATPR con respecto a la posible enmienda del Modelo de acuerdos de servicios aéreos de la OACI, para proporcionar criterios y textos de orientación pertinentes a los Estados miembros, si se considera necesario.

— FIN —