

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 13: Programas de Facilitación****NOVEDADES RELATIVAS AL ANEXO 9 — FACILITACIÓN**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

El Anexo 9 — *Facilitación* se basa en 10 artículos del Convenio de Chicago que requieren que los Estados miembros cumplan las leyes que regulan la inspección de aeronaves, carga y público pasajero por parte de las autoridades que se ocupan de aduanas, inmigración, agricultura y salud pública, a fin de minimizar las demoras operacionales. Como medio para llevar a cabo este mandato, el Programa de Facilitación de la OACI se basa en las normas y métodos recomendados (SARPS) que figuran en el Anexo 9 — *Facilitación*, concebidos para ayudar a los Estados a lograr la máxima eficiencia en sus operaciones de despacho fronterizo. En el 40º período de sesiones de la Asamblea (2019) se convino en que las prioridades del Programa de Facilitación (FAL) en relación con el Anexo 9 durante el trienio 2020-2022 serían abordar el incumplimiento de los SARPS del Anexo 9, tener en cuenta los avances tecnológicos y preparar respuestas ante cuestiones nuevas y emergentes relacionadas con la facilitación. Por consiguiente, en esta nota se informa sobre las novedades relacionadas con el Anexo 9 desde el 40º período de sesiones de la Asamblea y también se proponen prioridades de trabajo respecto al Anexo 9 y los resultados esperados para el próximo trienio 2023-2025 (véase el apéndice).

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- reconocer el trabajo realizado por la OACI que se indica en el párrafo 2;
- respaldar el programa de trabajo de la Organización sobre el Anexo 9 — *Facilitación* y las prioridades para el trienio 2023-2025, tal como se indica en el párrafo 3 y se detalla en el apéndice de esta nota;
- considerar la información expuesta en esta nota para actualizar la Resolución A40-16 de la Asamblea, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación; y
- alentar a los Estados a apoyar el programa de trabajo sobre el Anexo 9 para 2023-2025 con contribuciones extrapresupuestarias.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Seguridad de la aviación y facilitación</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Se prevé que las actividades mencionadas en esta nota se lleven a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el presupuesto regular 2023-2025 y/o con contribuciones extrapresupuestarias, como se indica en el Plan de Actividades de la OACI 2023-2025.
<i>Referencias:</i>	Anexo 9 — <i>Facilitación</i> (15ª edición, octubre de 2017) <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019)</i> (Doc 10140) <i>Modelo de Programa nacional de facilitación del transporte aéreo</i> (Doc 10042) <i>Manual de facilitación</i> (Doc 9957) (1ª edición, 2011) <i>Informe de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (Montreal, 12 a 22 de octubre de 2021)</i> (Doc 10160) Informe de la decimosegunda reunión del Grupo Experto en Facilitación (13 a 22 de julio de 2021) A41-WP/18, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación A41-WP/20, Resultados del Componente de Facilitación de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID19 A41-WP/21, Asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares Plan de Actividades de la OACI 2023-2025

1. ANTECEDENTES

1.1 El objetivo estratégico *Seguridad de la aviación y facilitación* refleja la necesidad de que la OACI lidere la seguridad de la aviación y la facilitación del transporte aéreo y las cuestiones relacionadas con la seguridad fronteriza. El Programa de Facilitación (FAL) se ocupa principalmente y de manera coordinada de los intereses diversos, pero interrelacionados, de los Estados miembros, los explotadores de aeronaves y aeropuertos, y el público pasajero, y trabaja al mismo tiempo para lograr un transporte aéreo más eficiente y ordenado.

1.2 En el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se convino en que las prioridades relacionadas con el Anexo 9 para el trienio 2020-2022 estarían divididas en dos categorías: en cuanto a “cómo trabajar mejor con los recursos disponibles”, las prioridades del programa serían llevar a cabo la consolidación de su trabajo, examinar las cuestiones relativas al incumplimiento de los SARPS del Anexo 9 — *Facilitación* y elaborar estrategias para ayudar a los Estados a implementar las disposiciones del Anexo 9. La segunda categoría, “cómo planificar el futuro”, comprendería el compromiso de tener en cuenta los avances tecnológicos relacionados con el trabajo del Programa FAL, incluida la preparación de respuestas ante cuestiones nuevas y emergentes relacionadas con la facilitación.

2. NOVEDADES RESPECTO DE LAS PRIORIDADES RESPALDADAS PARA 2020-2022

2.1 La Enmienda 27 del Anexo 9 — *Facilitación* entró en vigor el 21 de febrero de 2020. La enmienda comprende disposiciones nuevas y revisadas relacionadas con las tarjetas de identificación de la tripulación, el transporte de menores que viajan por vía aérea, la trata de personas y los sistemas de intercambio de datos de pasajeros y pasajeras.

2.2 En la decimoprimer reunión del Grupo Experto en Facilitación (FALP/11), celebrada del 13 al 16 de enero de 2020, se examinaron normas y métodos recomendados nuevos y revisados sobre los datos del registro de nombres de pasajeros y pasajeras (PNR) elaborados por el Equipo Especial sobre el Registro de Nombres de Pasajeros y Pasajeras (PNR-TF) de la OACI, creado en 2019 para dar respuesta a la Resolución 2396 (2017) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. La FALP/11 recomendó que los SARPS nuevos y revisados se incluyeran en la Enmienda 28 del Anexo 9, que fue adoptada por el Consejo de la OACI el 23 de junio de 2020. La enmienda surtió efecto el 30 de octubre de 2020 y pasó a ser aplicable el 28 de febrero de 2021.

2.3 La pandemia mundial de COVID-19 tuvo repercusiones significativas en la aviación civil internacional. Durante la pandemia, especialmente durante su fase inicial, la Sección de Facilitación participó de manera muy activa en los empeños para minimizar el impacto de la pandemia en el sector de la aviación civil y en el público viajero, así como para estimular la reanudación, recuperación y resiliencia del sector, entre otras cosas mediante contribuciones importantes al Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI y a su documento de orientación *El despegue*. En este contexto, la Secretaría volvió a priorizar rápidamente la asignación de recursos para tener en cuenta las nuevas necesidades de la respuesta a la pandemia y la importancia de la conectividad mundial para los viajes aéreos, el comercio y el turismo. La reordenación de las prioridades dio lugar al ajuste de algunas actividades relacionadas con el Anexo 9 para facilitar la respuesta a la pandemia debido a las restricciones conexas impuestas por los Estados, como el cierre de fronteras.

2.4 Para ayudar a los Estados miembros a implementar las disposiciones del Anexo 9 relacionadas con la salud, la OACI, entre otras medidas, celebró reuniones técnicas semanales con las organizaciones internacionales pertinentes, la industria y otras partes interesadas, con miras a facilitar la coordinación, la armonización de las actividades de implementación, identificar las dificultades experimentadas por los Estados, y proporcionar orientación eficaz a las administraciones de aviación, las líneas aéreas y los aeropuertos sobre las medidas adecuadas para proteger la salud del público viajero y reducir el riesgo de transmisión.

Ante la coordinación insuficiente entre las autoridades de salud pública y de aviación y otras partes interesadas de la facilitación para responder a la pandemia, la OACI preparó un paquete de asistencia para la implementación (*iPack*) centrado en el fortalecimiento de los Comités Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo para el reinicio y la resiliencia de la aviación civil. Su objetivo es ayudar a los Estados miembros a establecer y poner en funcionamiento un Comité Nacional de Facilitación resiliente y sólido que proporcione el marco necesario para una coordinación y colaboración eficaces. El *iPack*, complementado por varios seminarios web, se utilizó 15 veces en 2021 y ha ayudado a los Estados a crear capacidad e implementar las normas 8.17 y 8.19 del Anexo 9.

2.5 La naturaleza compleja y diversa de la facilitación del transporte aéreo contribuyó a que algunas partes interesadas a nivel nacional e internacional no recibieran la instrucción pertinente, lo cual se traduce a menudo en dificultades para coordinar e implementar las medidas de facilitación. Con miras a atender esta necesidad, ayudar a los Estados a crear capacidad y mejorar la implementación de las disposiciones del Anexo 9, la OACI preparó tres cursos de capacitación que se imparten en formato virtual y presencial: Anexo 9 — *Facilitación*, Estrategia para el Programa OACI de Identificación de Viajeros y Viajeras (TRIP), y Asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares.

2.6 A fin de facilitar la armonización mundial, se ha elaborado un formulario de autodeclaración sanitaria de COVID-19 para que los Estados recaben información sobre el estado de salud del público pasajero que llega a sus puertos de entrada, en estrecha consulta con personas expertas en salud de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA). El formulario, con un conjunto normalizado de datos, complementa la información proporcionada a través del formulario de salud pública para localizar a pasajeros y pasajeras que figura en el apéndice 13 del Anexo 9, e incorpora la información requerida en el contexto de la COVID-19.

2.7 Para mejorar el marco de reglamentación relacionado con la salud del Anexo 9 con el propósito de atender futuras emergencias de salud pública y mitigar la propagación de enfermedades transmisibles en el transporte aéreo, la OACI estableció un Equipo de Especialistas en Brotes de Enfermedades en la Aviación (TF-HIOA) *ad hoc*. El mandato del grupo de trabajo incluye el examen de todos los SARPS del Anexo 9 relacionados con la salud y la elaboración de propuestas de disposiciones nuevas y/o revisadas del Anexo 9, así como de los correspondientes textos de orientación. El Equipo Especial presentó propuestas de SARPS nuevos y revisados relacionadas con la salud en la decimosegunda reunión del Grupo Experto en Facilitación (FALP/12), mientras prosigue con su mandato para, entre otras cosas, elaborar textos de orientación conexos y facilitar la incorporación de todos los SARPS relacionados con la salud, tanto nuevos como revisados, en un nuevo capítulo 10 del Anexo 9 — *Facilitación* centrado en disposiciones relacionadas con la salud.

2.8 En la decimosegunda reunión del Grupo Experto en Facilitación (FALP/12), celebrada virtualmente del 13 al 22 de julio de 2021, se examinaron las propuestas del TF-HIOA para los SARPS nuevos y revisados relacionados con la salud, y otros asuntos como la facilitación del transporte aéreo de personas con discapacidad, la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, y la trata de personas (<https://www.icao.int/Meetings/FALP/Pages/FALP12-2021.aspx>). La FALP recomendó al Comité de Transporte Aéreo (ATC) que los SARPS nuevos y revisados se integraran en la Enmienda 29 del Anexo 9, incluida la redacción de un nuevo capítulo 10 sobre disposiciones relacionadas con la salud para racionalizar la incorporación de todos los SARPS nuevos y revisados relacionados con la salud, así como de los SARPS ya existentes. El 9 de marzo de 2022, el Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 29 del Anexo 9, que surtió efecto el 18 de julio de 2022 y será aplicable a partir del 18 de noviembre de 2022. Esta enmienda incluye disposiciones nuevas y/o revisadas sobre cuestiones relacionadas con las emergencias de salud pública, la seguridad de los documentos de viaje y de las constancias sanitarias, los vuelos de socorro y repatriación, la facilitación del transporte aéreo de personas con discapacidad, la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, y la trata de personas.

2.9 Otra recomendación clave de la FALP/12, aprobada por el ATC en septiembre de 2021, es la creación de un Grupo de Trabajo sobre el Anexo 9 (WGA9), integrado por personas expertas de los Estados miembros, las organizaciones internacionales pertinentes y la industria, con el apoyo de la Secretaría de la OACI. El mandato del WGA9 consiste, entre otras cosas, en velar por que las medidas previstas en el Anexo 9 se correspondan con las condiciones actuales y previsibles de facilitación en la aviación civil mundial.

2.10 El Grupo de Trabajo de la OACI sobre la Trata de Personas elaboró una *Estrategia Integral de Lucha contra la Trata de Personas en el Sector de la Aviación* con el fin de proporcionar a los Estados, las organizaciones y administraciones de aviación civil, los explotadores de aeronaves y los aeropuertos orientaciones y recomendaciones que les sirvan de base para el desarrollo de sus estrategias globales de lucha contra la trata, de conformidad con la Resolución de la Asamblea de la OACI A40-16, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*. En septiembre de 2021, el ATC aprobó la recomendación de la FALP/12 relativa a la Estrategia Integral.

2.11 Del 1 al 3 de diciembre de 2021, la OACI celebró el primer Simposio sobre Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y sus Familiares (AAAVF 2021) (véase A41-WP/21, Asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares). Conforme a lo adoptado en la Enmienda 29 del Anexo 9, un nuevo método recomendado se dirige a los explotadores de aeronaves y aeropuertos sobre la elaboración de planes para prestar asistencia de manera oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares. En particular, el método recomendado 8.46 pasó de ser una recomendación a una norma con el fin de mejorar el marco de reglamentación del Anexo 9 con respecto a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

2.12 En el marco del Componente de Facilitación de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021), celebrada virtualmente del 12 al 22 de octubre de 2021, se examinaron cinco cuestiones que dieron lugar a 79 recomendaciones, posteriormente aprobadas por la Plenaria Ministerial [*Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (Montreal, 12 a 22 de octubre de 2021)* (Doc 10160)]. Las 79 recomendaciones, así como los recursos financieros y humanos necesarios para aplicarlas, se presentan en otra nota de estudio de la Asamblea (A41-WP/20, Resultados del Componente de Facilitación de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19).

3. PRIORIDADES Y RESULTADOS PARA EL TRIENIO 2023-2025

3.1 El trabajo del Programa FAL sobre el Anexo 9 para el próximo trienio se ocupa de cinco grandes áreas: la racionalización de los SARPS del Anexo 9, el seguimiento del nivel de implementación de los SARPS del Anexo 9 por parte de los Estados, la asistencia a los Estados miembros, las respuestas a cuestiones nuevas y emergentes, entre las cuales las emergencias de salud pública, y la innovación en las tecnologías que inciden en los SARPS existentes. También tiene en cuenta la continuación de la labor iniciada durante este trienio para ayudar a los Estados miembros a implementar los SARPS del Anexo 9 — *Facilitación* de conformidad con la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB) de la Organización.

3.2 El aprendizaje extraído de la pandemia COVID-19 y, en particular, las recomendaciones de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 son elementos esenciales que definen parte de las prioridades para el trienio 2023-2025. Las prioridades engloban, entre otras, la asistencia a los Estados miembros mediante capacitación, textos de orientación, seminarios regionales de implementación, proyectos de asistencia para la creación de capacidad y mejora de la implementación de las disposiciones del Anexo 9; compromiso continuo con los avances tecnológicos y aportación de respuestas adecuadas a cuestiones nuevas y emergentes en el ámbito de la facilitación, elaboración de un marco de auditoría adecuado para la implementación de los SARPS del Anexo 9 relacionados con la salud; y creación de un mecanismo para facilitar el sistema nacional de vigilancia de la facilitación. En la tabla del **apéndice** se resumen las prioridades propuestas y los resultados esperados para el trabajo del Programa de Facilitación sobre el Anexo 9 — *Facilitación* para el trienio 2023-2025.

APÉNDICE

PRIORIDADES Y RESULTADOS: 2023-2025

En la tabla siguiente se resumen las prioridades propuestas para el trabajo del Programa de Facilitación sobre el Anexo 9 y los resultados esperados para el trienio 2023-2025.

Prioridades: 2023 - 2025	Resultados esperados
1. Racionalización de las normas y métodos recomendados del Anexo 9	<ul style="list-style-type: none"> a. racionalizar los SARPS del Anexo 9; b. reagrupar todos los SARPS relacionados con la salud en el nuevo capítulo 10; y c. elaborar SARPS nuevos y revisados que se correspondan con las condiciones actuales y previsibles de facilitación en la aviación civil mundial.
2. Seguimiento del nivel de implementación de las disposiciones del Anexo 9 por parte de los Estados	<ul style="list-style-type: none"> a. mejorar las estrategias para ayudar a los Estados miembros a notificar las diferencias y el cumplimiento de los SARPS del Anexo 9 a través de la lista de verificación del cumplimiento del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD); b. crear un marco de auditoría adecuado para la implementación de los SARPS del Anexo 9 relacionados con la salud.
3. Asistencia a los Estados miembros	<ul style="list-style-type: none"> a. ofrecer a los Estados proyectos de asistencia con fines específicos; b. elaborar y proporcionar <i>iPacks</i> de facilitación y cursos de capacitación; c. llevar a cabo seminarios regionales de implementación FAL específicos para cada Estado; d. examinar y formular las directrices sobre la API y el PNR; e. elaborar textos de orientación pertinentes; y f. crear un mecanismo para facilitar los sistemas nacionales de vigilancia de la facilitación.
4. Respuestas a cuestiones nuevas y emergentes, entre las cuales las emergencias de salud pública	<ul style="list-style-type: none"> a. elaborar SARPS nuevos y revisados relacionados con la salud en estrecha colaboración con la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otras partes interesadas; b. apoyar la creación de un marco unificado para mejorar la eficacia de la gestión mundial de los riesgos para la salud pública en la aviación, en colaboración con las partes interesadas pertinentes; c. continuar observando las novedades y colaborar con las partes interesadas correspondientes para seguir elaborando textos de orientación que apoyen la implementación de las disposiciones del Anexo 9 relacionadas con la salud;

	<ul style="list-style-type: none"> d. colaborar con las organizaciones internacionales pertinentes y la industria para crear un marco de respuesta ante futuras crisis de carácter sanitario, que se nutra de las recomendaciones y orientaciones del CART, las pautas del CAPSCA, las mejores prácticas de la industria y los enfoques de gestión integrada de los riesgos, las respuestas de los Estados y las lecciones aprendidas durante la crisis de la COVID-19, que permita que la comunidad de aviación internacional responda con rapidez ante una crisis de carácter sanitario; e. establecer un programa de trabajo integral para mitigar las barreras que limitan la capacidad de personas con movilidad reducida y personas con discapacidad de viajar por vía aérea; f. examinar, actualizar y publicar la segunda edición del <i>Manual de facilitación</i> (Doc 9957) de la OACI; y g. actualizar y perfeccionar el marco mundial de políticas de facilitación y los textos de orientación conexos, en especial mediante la coordinación de grupos expertos en el ámbito de la facilitación.
<p>5. Innovación en tecnologías que inciden en los SARPS existentes</p>	<ul style="list-style-type: none"> a. crear un marco armonizado orientado a soluciones interoperables a largo plazo que usan documentos de viaje y credenciales relacionadas con la salud digitales establecidas por los Estados, considerando las soluciones existentes y las tecnologías innovadoras; b. seguir los avances innovadores en el ámbito de la facilitación, facilitar el intercambio de conocimientos relativos a la innovación y elaborar nuevas disposiciones reglamentarias, orientaciones, especificaciones y/o herramientas, según corresponda; y c. examinar la posible necesidad de incluir en el Anexo 9 SARPS sobre los aspectos relacionados con la facilitación de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS).