



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES
COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 12: Resultados de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19

APLICACIÓN DE LAS RESOLUCIONES A37-13, A39-24 Y A40-14, EL PROGRAMA CAPSCA DE LA OACI Y LAS DISPOSICIONES MÉDICAS DURANTE EMERGENCIAS DE SALUD PÚBLICA

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

REVISIÓN NÚM.1

RESUMEN

El programa del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) de la OACI es un programa de colaboración voluntario de carácter intersectorial y multistitucional que proporciona un marco de colaboración entre los sectores de la aviación y la salud pública. Funciona bajo la supervisión del Grupo de estudio sobre disposiciones médicas (MPSG).

Las resoluciones de la Asamblea A37-13: *Prevención de la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos*; A39-24: *Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación*; y A40-14: *Mitigación de la propagación de enfermedades mediante la desinsectación de aeronaves y medidas de control de vectores, entre otros medios, e importancia del CAPSCA para ponerlos en práctica*, fueron adoptadas por la Asamblea en sus 37º, 39º y 40º períodos de sesiones, respectivamente.

En la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 se formularon recomendaciones sobre un marco de respuesta a crisis sanitarias, el fortalecimiento del CAPSCA, la facilitación de la gestión de la salud mental y la elaboración de los protocolos de aptitud para el servicio tras la infección por COVID-19.

En el Simposio mundial del CAPSCA de la OACI, celebrado en marzo de 2022 para poner en práctica las recomendaciones de la HLCC, se apoyó firmemente la consideración de las propuestas para fortalecer al CAPSCA y construir resiliencia en la aviación en relación con futuras emergencias de salud pública.

En esta nota de estudio se informa de los avances en la aplicación de las resoluciones A37-13, A39-24 y A40-14, la labor que están realizando el CAPSCA y el MPSG, y propuestas para proteger la salud y la integridad física del personal de la aviación y del público pasajero durante emergencias de salud pública que puedan ocurrir en el futuro.

Medidas propuestas a la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la labor realizada desde el 40º período de sesiones de la Asamblea;
- b) hacer hincapié en la importancia de la aplicación de las resoluciones A39-24 y A40-14;
- c) adoptar la resolución A41-xx en sustitución de la resolución A37-13; y
- d) instar a los Estados miembros, a las organizaciones internacionales y a la industria a:
 - i) apoyar el programa CAPSCA (resolución A40-14) y su fortalecimiento (resultados de la HLCC y del Simposio mundial del CAPSCA);
 - ii) apoyar las actividades del MPSG para proteger la salud y la integridad física del personal de la aviación y del público pasajero durante emergencias de salud pública; y
 - iii) aportar contribuciones financieras y en especie voluntarias para la ejecución del programa CAPSCA. aportar contribuciones financieras y en especie voluntarias para la ejecución del programa CAPSCA.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos <i>Seguridad operacional, Capacidad y eficiencia de la navegación aérea y Seguridad de la aviación y facilitación.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto regular, con fondos voluntarios y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Anexo 1 Anexo 14 Anexo 6 Anexo 18 Anexo 9 Anexo 19 Anexo 11 <i>Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (Doc 10160)</i> <i>Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos ante la COVID-19 (Doc 10152)</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 4 de octubre de 2019), A37-13, A39-24 y A40-14 (Doc 10140)</i> <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Artículo 14 (Doc 7300)</i> <i>Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Gestión del tránsito aéreo (PANS-ATM) (Doc 4444)</i> Reglamento Sanitario Internacional (RSI) de la OMS A41-WP/19-EX/7, <i>Novedades relativas al Anexo 9 - Facilitación</i> A41-WP/20-EX/8, <i>Resultados del Componente de Facilitación de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19</i> Resultados del Simposio del CAPSCA (https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/Global-Events.aspx).

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el Artículo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 se obliga a los Estados contratantes a “tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tífus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente”. La OACI coordina esfuerzos para garantizar que todos los Estados contratantes cuenten con preparación y capacidad de respuesta para mitigar las repercusiones de emergencias de salud pública en el transporte aéreo.

1.2 Establecido en 2006, el Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) es un programa de colaboración voluntario de carácter intersectorial y multinstitucional administrado por la OACI y apoyado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), otras organizaciones de las Naciones Unidas, Estados miembros, partes interesadas de los sectores de la aviación y de la salud pública, otras organizaciones internacionales y regionales y el ámbito académico.

1.3 Desde su creación, el CAPSCA ha participado activamente en numerosas emergencias de salud pública, entre ellos: el SARS, la gripe aviar (H5N1), la gripe porcina (H1N1), el suceso de cenizas volcánicas en Islandia, el desastre nuclear de Fukushima, el MERS-CoV, el Ébola, el Zika, la fiebre amarilla, la peste, el sarampión y, recientemente, la pandemia de COVID-19.

2. LOS OBJETIVOS DEL PROGRAMA CAPSCA EN LA OACI

2.1 Bajo la supervisión del Grupo de estudio sobre disposiciones médicas (MPSG), el CAPSCA asiste a los Estados en la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI) y las recomendaciones y orientaciones de la OMS, así como en la implementación de las orientaciones y las normas y métodos recomendados (SARPS) pertinentes relacionados con la salud, entre ellos:

- a) Anexo 1 — *Licencias al personal*: Capítulo 6 (Disposiciones médicas para el otorgamiento de licencias);
- b) Anexo 6 — *Operación de aeronaves* — Parte I — *Transporte aéreo comercial internacional* — *Aviones*: Capítulo 6 (Instrumentos, equipos y documentos de vuelo de las aeronaves);
- c) Anexo 9 — *Facilitación*: Capítulo 10 (disposiciones relacionadas con la salud);
- d) Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*: Capítulo 2 Generalidades — Arreglos de contingencia);
- e) Anexo 14 — *Aeródromos* — Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos*: Capítulo 9 (Servicios operacionales, equipos e instalaciones de aeródromo);
- f) Anexo 18 — *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*;
- g) Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional*: Capítulo 3 (Responsabilidades funcionales estatales en materia de gestión de la seguridad operacional);
- h) Doc 4444, *Procedimientos para los servicios de navegación aérea*— *Gestión del tránsito aéreo* (PANS-ATM); y
- i) Doc 10152, *Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos ante la COVID-19*.

2.2 El rol del CAPSCA es principalmente de coordinación y creación de capacidad a nivel mundial, regional y nacional, brindando orientación, asistencia técnica y apoyo en la implementación durante las fases de preparación y respuesta en la gestión de emergencias de salud pública que afectan al transporte aéreo.

2.3 El Presupuesto regular de la OACI no financia al programa CAPSCA, por lo que sus recursos humanos y financieros son limitados. Si bien cuenta con el apoyo de diversas secciones dentro de la OACI y de las Oficinas regionales de la OACI, el CAPSCA depende de las contribuciones voluntarias y la labor de personal experto de diversas partes interesadas que trabajan en conjunto en forma voluntaria.

3. **AVANCE EN LA APLICACIÓN DE LAS RESOLUCIONES A37-13, A39-24 Y A40-14 Y ACTIVIDADES ASOCIADAS A LA PANDEMIA DE COVID-19 QUE ESTÁN DESARROLLANDO EL CAPSCA Y EL MSPG**

3.1 En la resolución A37-13, se insta a los Estados miembros a sumarse al CAPSCA y a participar en sus actividades. El número de miembros del CAPSCA ha aumentado del 64 % (124) en 2019 al actual 83 % (160) de los Estados miembros de la OACI, participando estos en las actividades del CAPSCA en sus distintos niveles.

3.2 En la resolución A39-24 se encarga al Consejo que defina una política de respuesta ante situaciones de crisis y una estrategia de reducción del riesgo de desastres en la aviación y que asista a los Estados en el despliegue de estrategias de reducción del riesgo de desastres. Dicho enfoque es compatible con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres: 2015-2030 (<https://www.undrr.org/implementing-sendai-framework>). En marzo de 2021, la Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres (UNDRR) incluyó información sobre las repercusiones de la pandemia de la COVID-19 en la salud y en los servicios sanitarios en el Marco de Sendai.

3.3 Previo a la pandemia de COVID-19, la OACI participaba en actividades tendientes a apoyar a sus Estados miembros en la respuesta a desastres, inclusive en el área de asistencia humanitaria (Asistencia Humanitaria y Reducción de Desastres en la Aviación - HADRA). Durante la pandemia, la OACI estableció el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo para identificar y recomendar prioridades estratégicas y políticas con miras a apoyar a los Estados y a la industria a manejar la pandemia, asistir en su camino hacia la recuperación y contribuir a crear un futuro resiliente.

3.4 El CAPSCA sigue colaborando, mediante un enfoque intersectorial y de múltiples partes interesadas, a través del cual ha trabajado estrechamente con los socios de la industria de la aviación,

organismos de salud pública y otras partes durante la pandemia y ha apoyado al CART en la elaboración de sus informes, recomendaciones y Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19 (*El despegue*). El CAPSCA también desarrolló el Doc 10152, el concepto de corredores sanitarios (PHC) y un paquete de implementación (iPack) sobre PHC para asistir en su aplicación.

3.5 Asimismo, el CAPSCA amplió sus textos de orientación y listas de verificación mediante la elaboración de nuevas listas de verificación y formuló el Marco de revisión para asistencia por COVID-19 en PHC, que sirvió de base para que los Estados y los socios de la industria de la aviación desarrollaran sus propias listas de verificación y programas de aseguramiento y acreditación para asistir en la aplicación de las orientaciones del CART de la OACI.

3.6 A partir de la iniciativa del iPack sobre PHC, el CAPSCA amplió su capacidad experta mundial en salud pública mediante la instrucción de expertos/as en la materia a través de los cursos de la Oficina de instrucción mundial en aviación (GAT) de la OACI y optimizó sus actividades de implementación a través de los servicios de la Dirección de Cooperación Técnica (TCB) de la OACI.

3.7 La colaboración se amplió además para incluir expertos/as en medicina aeronáutica y en ambulancias aéreas para brindar asesoramiento médico especializado al CAPSCA en relación con las pruebas de diagnóstico, la vacunación y el transporte médico aeronáutico. Este personal experto en medicina aeronáutica también participa en los otros grupos de trabajo del MSPG, proporcionando conocimientos técnicos sobre certificación médica regulatoria de titulares de licencias de aviación, orientación sobre el apoyo a la salud mental del personal de aviación y el público viajero, y orientación sobre el apoyo médico operacional.

3.8 El trabajo actual de estos grupos se concentra en desarrollar orientaciones adicionales para mitigar los potenciales riesgos de seguridad operacional asociados a la prolongada duración de la pandemia y los efectos en la salud del “*síndrome de COVID-19 largo*” que puede afectar la aptitud para volar.

3.9 En la resolución A40-14 se encarga al Consejo que siga colaborando con la OMS para formular criterios basados en el rendimiento, recomendaciones y orientaciones sobre un modelo de evaluación de riesgo con base científica en relación con medidas de control de vectores que incluyan la desinsectación de aeronaves. El CAPSCA desarrolló un modelo de medidas de control de vectores que sería necesario ampliar para incluir enfermedades no transmisibles a través de vectores y medidas de desinfección, incorporando así la experiencia adquirida durante la pandemia y las posibles consecuencias del cambio climático en los vectores y en la salud pública en el futuro.

3.10 En la resolución A40-14 se insta a los Estados miembros a que exijan programas de control de vectores y promuevan la notificación de información al Registro de la OACI de medidas de control de vectores en los aeropuertos. Solamente algunos aeropuertos han actualizado el Registro de la OACI de medidas de control de vectores en aeropuertos desde la Asamblea anterior. Es preciso hacer hincapié en la importancia de los programas de control de vectores en vista de la amenaza constante que supone el cambio climático y que resulta en la migración e incremento de vectores que podrían ser transportados por el aire y que podrían provocar un aumento de las enfermedades.

3.11 En respuesta a la resolución A40-14 y sobre la base de la experiencia adquirida con la pandemia, la Enmienda 29 del Anexo 9, adoptada por el Consejo en 2022, incluye un nuevo capítulo 10 titulado “Disposiciones relacionadas con la salud” (véase A41-WP/19, Novedades relativas al Anexo 9 - *Facilitación*), que incorpora recomendaciones actualizadas sobre desinsectación y desinfección. A fin de determinar la asistencia que debe facilitarse a los Estados, el Simposio mundial del CAPSCA de la OACI reconoce la necesidad de auditar la implementación por parte de los Estados de las disposiciones relacionadas con la salud del capítulo 10 del Anexo 9.

4. **PROPUESTAS PARA FORTALECER LA SALUD EN LA AVIACIÓN A TRAVÉS DEL CAPSCA Y EL MSPG**

4.1 Entre las 79 recomendaciones del Componente de Facilitación de la HLCC 2021, se recomendó firmemente (véase A41-WP/20, Resultados del Componente de Facilitación de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19) que la OACI revisara el marco del CAPSCA, apoyara el fortalecimiento del CAPSCA y desarrollara, en cooperación con el personal experto del CAPSCA, un marco integral que deberá seguirse en respuesta a emergencias de salud pública significativas, para prevenir su interferencia innecesaria con el tráfico y el comercio internacional.

4.2 En la HLCC 2021 también se recomendó que los Estados apoyaran el concepto de PHC desarrollado por el CAPSCA y utilizaran mecanismos de coordinación internacional y nacional, como el CAPSCA, para implementar SARPS relacionados con la salud, inclusive con la participación de los organismos nacionales pertinentes en estos mecanismos y la facilitación de recursos para apoyar sus actividades.

4.3 Asimismo, en la HLCC 2021 se recomendó que la OACI agilizara el trabajo sobre cuestiones de salud mental y considerara la necesidad de orientaciones adicionales sobre protocolos de aptitud para el servicio asociados a la COVID-19 en base a la evaluación de riesgo a los fines de la seguridad operacional de la aviación.

4.4 Para respaldar el fortalecimiento del CAPSCA y el trabajo sobre PHC, se optimizará el marco multicapa de gestión de riesgos de COVID-19 para incluir el desarrollo de plantillas que puedan adaptarse a otras enfermedades y situaciones de desastre en el futuro. Se proporcionará un Manual del CAPSCA de la OACI y un iPack del CAPSCA que abordará el desarrollo de instrucción adicional y se ampliarán las visitas de asistencia técnica del CAPSCA mediante la incorporación de componentes virtuales, todo ello a los fines de contribuir a su aplicación por parte de los Estados.

4.5 En respuesta a una recomendación del Simposio mundial del CAPSCA (<https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/Global-Events.aspx>), el MSPG ha encargado al CAPSCA que elabore un Plan de Gestión de la Salud en la Aviación para apoyar los esfuerzos de implementación consolidando las diversas referencias a los SARPS médicos y de salud que figuran en los Anexos del Convenio en un repositorio integral para la gestión de la salud en la aviación. Este material relacionado con la salud se refiere, aunque no exclusivamente, a la certificación médica de titulares de licencias de aviación, la protección de la salud y la integridad física del personal de la aviación y del público pasajero, el apoyo del personal de la aviación en el desempeño de sus funciones, y la contribución a una operación continua, segura y ordenada de los servicios aéreos mundiales durante emergencias de salud pública. Incluirá referencias a la elaboración y modificación de los planes para casos de emergencia en los aeródromos (Anexo 14) y los planes nacionales de aviación relacionados con emergencias de salud pública (Anexo 9).

4.6 Para seguir apoyando a los Estados en la implementación de los SARPS de la OACI relacionados con la salud, la Organización está considerando la posibilidad de elaborar un nuevo documento de *Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) - Salud*, que contará con el apoyo de una plataforma digitalizada para compartir información. La finalidad de los PANS consiste en establecer mecanismos para intercambiar información y actualizar los procesos y procedimientos de la aviación que se ajustan a las recomendaciones de otras disciplinas médicas especializadas relevantes. Para facilitar su referencia, es probable que el documento se divida en varios volúmenes relativos a la salud en la aviación, como modelos de evaluación de riesgo de salud, principios de salud ocupacional, promoción de la salud, salud mental, salud pública, salud del público pasajero durante el viaje, y otros aspectos.

4.7 A fin de permitir el intercambio de información y recursos con miras a una armonización mundial relacionada con la prevención y gestión de emergencias de salud pública (A40-14), el MSPG establecerá una colaboración más estrecha con la OMS y otros grupos de salud pública, con organizaciones de medicina aeronáutica y otras organizaciones médicas especializadas relevantes, con grupos regionales

de planificación y ejecución (PIRG) y grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), así como trabajando con la Comisión de Aeronavegación, con grupos expertos en la materia del sector de la aviación, tales como el Grupo Experto en Instrucción y Licencias al Personal y el Grupo Experto en Gestión de la Seguridad Operacional.

4.8 Por otra parte, el MPSG y el CAPSCA seguirán trabajando en estrecha cooperación con el Equipo de Especialistas en Brotes de Enfermedades en la Aviación del Comité de Transporte Aéreo (TFHIOA), el Grupo Experto sobre Facilitación (FALP) y el Grupo Técnico Asesor sobre el Programa de Identificación de Viajeras y Viajeros (TAG/TRIP).

4.9 En vista del avance realizado en la aplicación de las resoluciones A37-13, A39-24 y A40-14, las recomendaciones formuladas por la HLCC, la experiencia adquirida con la pandemia de COVID-19, los resultados del Simposio mundial del CAPSCA y la necesidad de construir resiliencia ante futuras emergencias de salud pública, se propone adoptar la resolución A41-xx en sustitución de la resolución A37-13.

APÉNDICE

PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA SU ADOPCIÓN POR EL 41º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

A41/xx: Preservación de la salud y mantenimiento de un transporte aéreo internacional seguro durante emergencias de salud pública que afecten los viajes aéreos

Considerando que en el Artículo 14 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* se estipula que “Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tífus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. A este fin, los Estados contratantes mantendrán estrecha consulta con los organismos encargados de los reglamentos internacionales relativos a las medidas sanitarias aplicables a las aeronaves”;

Considerando que en el Artículo 44 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* se estipula que “Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para: ... satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico”;

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas hizo suya la Declaración de Sendái y el Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030 adoptado por la Tercera Conferencia Mundial de las Naciones Unidas sobre la Reducción del Riesgo de Desastres;

Considerando que en el Artículo 14 1) del Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud se estipula que “La OMS cooperará y coordinará sus actividades con otras organizaciones intergubernamentales u órganos internacionales competentes, según proceda, en la aplicación del presente Reglamento, inclusive a través de la conclusión de acuerdos u otras disposiciones similares”;

Considerando que en la resolución A35-12/A37-13 de la OACI se estipula que “la protección de la salud de los pasajeros y las tripulaciones en vuelos internacionales es un elemento integral de los viajes aéreos seguros y que deberían establecerse las condiciones para asegurar su preservación de forma oportuna y eficaz en función de los costos”;

Considerando que en la resolución A39-24 de la OACI se estipula que “todos los Estados pueden beneficiarse al integrar las estrategias de reducción del riesgo de desastres en sus planes estratégicos para el sector del transporte aéreo”, encarga a la OACI que “establezca una política de respuesta ante crisis, así como una estrategia de reducción del riesgo ante desastres en la aviación” y que “vele por que la OACI participe en los mecanismos adecuados, cuando corresponda y siempre que concuerde con sus objetivos estratégicos, que se hayan instaurado en apoyo de la aplicación intersectorial del Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030 y el Plan de Acción de las Naciones Unidas sobre la Reducción del Riesgo de Desastres para la Resiliencia”;

Considerando que en la resolución A40-14 de la OACI se estipula que “en distintos encuentros y conferencias internacionales se ha observado la necesidad de que los distintos sectores compartan información y colaboren para prevenir y gestionar las emergencias de salud pública”;

Considerando que en el Anexo 1 — Licencias al personal, Anexo 6 — *Operación de aeronaves*, Anexo 9 — *Facilitación*, Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo* y Anexo 14 — *Aeródromos*, Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos* al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, Anexo 18 - *Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, Anexo 19 - *Gestión de la seguridad operacional* y en los *Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo* (Doc 4444) figuran varias normas y métodos recomendados y procedimientos relativos a las medidas sanitarias que deben tomar los Estados contratantes para ~~manejar emergencias de salud pública de importancia internacional y prevenir la propagación de enfermedades transmisibles en los viajes aéreos;~~ y gestionar la certificación médica de titulares de licencias de aviación, proteger la salud y la integridad física del personal de la aviación y del público pasajero, apoyar al personal de la aviación en el desempeño de sus funciones, y contribuir a una operación continua, segura y ordenada de los servicios aéreos mundiales durante emergencias de salud pública”;

~~Considerando que el proyecto relativo a los Arreglos de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos (CAPSCA) es una medida apropiada para mejorar y armonizar los planes de preparación;~~

Considerando que el programa del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA), los Programas Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFP) y los Comités Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFC) son mecanismos apropiados para mejorar la comunicación y la cooperación y armonizar los planes de preparación y respuesta de salud pública;

Considerando que el nuevo Capítulo 10 del Anexo 9, titulado “Disposiciones relacionadas con la salud” se basa en la experiencia adquirida a partir de la pandemia de COVID-19, con el objeto de preservar la salud y mantener un transporte aéreo internacional seguro durante emergencias de salud pública que afecten los viajes aéreos;

Considerando que en el Simposio mundial del CAPSCA de la OACI, celebrado del 29 al 31 de marzo de 2022, se apoyó firmemente la consideración de propuestas para fortalecer al CAPSCA y construir resiliencia en la aviación en relación con futuras emergencias de salud pública;

Considerando que en el Simposio mundial del CAPSCA de la OACI se reconoció la necesidad de auditar la aplicación por parte de los Estados de las disposiciones del Capítulo 10, “Disposiciones relacionadas con la salud”, del Anexo 9 a fin de identificar la asistencia que se habrá de brindar a los Estados; y

Considerando que el Grupo de estudio sobre disposiciones médicas (MPSG) de la OACI y otros grupos de trabajo de la OACI son los órganos apropiados para desarrollar un Plan de Gestión de la Salud en la Aviación y *Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) – Salud* para complementar los SARPS de la OACI, con el apoyo de una plataforma digitalizada de intercambio de información.

La Asamblea:

1. Encarga a la OACI que refuerce su capacidad de gestión de las crisis, en particular estableciendo un mecanismo y marco de respuesta ante crisis basado en la experiencia adquirida durante la crisis de la COVID-19
2. Encarga a la OACI que estudie formas de fortalecer el marco del CASPCA;

3. *Encarga* a la OACI que siga cooperando con la OMS y otras organizaciones relevantes estableciendo acuerdos de colaboración formalizados para fortalecer el CAPSCA y las actividades de facilitación relacionadas con la salud pública;
4. *Encarga* a la OACI que siga colaborando con la OMS y otros grupos de salud pública, con organizaciones de medicina aeronáutica y otras organizaciones médicas especializadas relevantes, con grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG) y grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG), así como trabajando con la Comisión de Aeronavegación, con grupos expertos en la materia del sector de la aviación, entre ellos el Grupo Experto en Instrucción y Licencias al Personal y el Grupo Experto en Gestión de la Seguridad Operacional a fin de permitir el intercambio de información y recursos con miras a una armonización mundial relacionada con la prevención y gestión de emergencias de salud pública;
5. *Aprueba* la elaboración de un Plan de Gestión de la Salud en la Aviación por el CAPSCA, bajo la dirección del MSPSG, que apoye los esfuerzos de implementación de una gestión integral de la salud en la aviación consolidando las diversas referencias a los SARPS médicos y de salud que figuran en los Anexos del Convenio en un repositorio integral para la gestión de la salud en la aviación con el fin de:
 - a) gestionar la certificación médica de titulares de licencias de aviación;
 - b) proteger la salud y la integridad física del personal de la aviación y del público pasajero;
 - c) diseñar marcos de auditoría y mecanismos de asistencia para la creación de capacidad apropiados para la implementación de SARPS relacionados con la salud; y
 - d) contribuir a una operación continua, segura y ordenada de los servicios aéreos mundiales durante sucesos de salud pública que afecten al transporte aéreo (entre ellos, enfermedades transmisibles);
6. *Encarga* a la OACI que le preste la debida consideración a la elaboración de unos *Procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) – Salud* para seguir apoyando a los Estados en la implementación de los SARPS de la OACI relacionados con la salud;
7. *Insta* a los Estados contratantes a que garanticen que los sectores médicos, de salud pública y de la aviación colaboren para desarrollar un plan nacional de preparación para la aviación que aborde emergencias de salud pública de importancia internacional (PHEIC) y/u otras emergencias de salud pública, según proceda, integrado al plan nacional de preparación general y en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres;
8. *Insta* a los Estados contratantes a que velen por que el plan nacional de preparación para la aviación cumpla los SARPS de la OACI, los PANS y el Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud y esté basado en principios científicos y en las directrices de la OACI y la Organización Mundial de la Salud;
9. *Insta* a los Estados contratantes a que establezcan los requisitos para la participación de partes interesadas, como expertos/as en medicina aeronáutica, explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de navegación aérea y otras personas, según proceda, en el desarrollo de los planes relacionados con la salud en la aviación que resulten pertinentes;

10. *Insta* a los Estados contratantes a que participen en el programa del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA) a fin de fortalecer el programa y garantizar que se cumplan sus objetivos;

11. *Insta* a los Estados contratantes a que apoyen las actividades de grupos expertos en la materia (por ej., el MPSG y el Grupo Experto sobre Facilitación (FALP)) para proteger la salud y la integridad física del personal de la aviación y del público pasajero durante emergencias de salud pública que puedan afectar la salud o poner en riesgo los viajes aéreos seguros; y

12. *Declara* que esta resolución sustituye a la resolución A37-13.

~~1. Insta a los Estados contratantes y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional a garantizar que el sector de salud pública y el de la aviación colaboren para desarrollar un plan nacional de preparación para la aviación en el que se consideren las emergencias de salud pública de importancia internacional y que se integre en el plan nacional de preparación general;~~

~~2. Insta a los Estados contratantes a elaborar un plan nacional de preparación para la aviación conforme al Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud y basado en principios científicos y en directrices de la OACI y la Organización Mundial de la Salud;~~

~~3. Insta a los Estados contratantes y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional a establecer requisitos para la participación de las partes interesadas, como los explotadores de aeropuertos, los explotadores de aeronaves y los proveedores de servicios de navegación aérea, en la elaboración de un plan nacional de preparación para la aviación; y~~

~~4. Insta a los Estados contratantes a unirse y participar en el proyecto relativo a los Arreglos de cooperación para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles mediante los viajes aéreos (CAPSCA), de estar disponible, a fin de asegurar que se logren las metas del mismo, salvo que los Estados ya contaran con medidas equivalentes.~~