



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES
COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Programas de facilitación

CONSTRUIR UN MARCO RESILIENTE PARA FUTURAS EPIDEMIAS

(Nota presentada por Chequia en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros¹, los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)², Bolivia (Estado Plurinacional de), Costa Rica, Singapur, Uruguay, Venezuela (República Bolivariana de) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea EUROCONTROL)

REVISIÓN NÚM. 1

RESUMEN

Puesto que la pandemia de COVID-19 sigue azotando, seguiremos aprendiendo lecciones sobre la respuesta que hemos dado a sus impactos durante muchos años, tanto a nivel internacional como nacional. No obstante, algunas lecciones ya están claras. En esta nota de estudio se resumen las lecciones aprendidas, entre ellas la necesidad de reforzar y oficializar el papel del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA), de integrar los aspectos clave de las orientaciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) en el Anexo 9 — *Facilitación*, y de elaborar un marco para las epidemias y un conjunto de herramientas asociado como respuesta a futuras crisis sanitarias.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a tomar las decisiones indicadas en el párrafo 7.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Seguridad de la aviación y facilitación</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	Anexo 9 — <i>Facilitación</i>

¹ 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.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Aunque la industria de la aviación ha padecido otras crisis sanitarias, como las del SARS, el ébola o el zika, la COVID-19 se ha distinguido por su intensidad y propagación, que se han visto exacerbadas por la globalización y la interconectividad cada vez mayores de los viajes. Las organizaciones multilaterales, los Estados, la industria y las personas tienen todos un papel que desempeñar para prevenir, o al menos aminorar, la propagación de la COVID-19, y han de estar preparados para reaccionar con rapidez y eficacia ante las crisis sanitarias nuevas y emergentes. Tenemos la responsabilidad de reflexionar sobre la respuesta mundial a la pandemia y de aprender de nuestros fallos y éxitos. Contamos con dos años de pruebas y experiencia en la lucha contra la pandemia de COVID-19, que se suman a nuestro conocimiento previo de las repercusiones de las crisis sanitarias en los viajes, y es imperativo que utilicemos esta valiosa información con el fin de elaborar mejores orientaciones para prepararnos y responder a la próxima e inevitable crisis sanitaria. Esta nota presenta una vía para lograrlo y apoya la declaración de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19³.

2. LECCIONES APRENDIDAS DE LA PANDEMIA

2.1 Puesto que la pandemia de COVID-19 sigue azotando, seguiremos aprendiendo lecciones sobre la respuesta que hemos dado a sus impactos durante muchos años, tanto a nivel internacional como nacional. No obstante, algunas lecciones ya están claras. Al tener la aviación un carácter internacional, es necesaria una respuesta mundial y armonizada. Un mosaico de reglas y medidas diferentes dificulta la recuperación y pone barreras a la conectividad en todo el mundo. Además, las crisis sanitarias mundiales pueden afectar a los Estados de manera diferente debido a las complejas características locales, por ejemplo, las capacidades de vigilancia existentes, la solidez de los servicios públicos y la tolerancia al riesgo difieren considerablemente entre los Estados. Se necesitan orientaciones más claras, específicas de la aviación, sobre la preparación ante una pandemia, a escala mundial/de la OACI, y marcos y estructuras más definidos para aplicar estas orientaciones de forma coordinada.

2.2 Para responder de manera más eficaz y eficiente a futuras crisis sanitarias a nivel mundial, es esencial que tratemos siempre de aumentar al máximo la previsibilidad, en el sentido de tener más certeza sobre las etapas y acciones en una crisis, y de reducir al mínimo los trastornos para los Estados, la industria y los individuos. Como punto de partida, deberían considerarse los siguientes pasos:

3. REFORZAR Y OFICIALIZAR LA FUNCIÓN DEL CAPSCA

3.1 El CAPSCA es una red de colaboración de Estados, partes interesadas internacionales, regionales, nacionales y locales que representan a múltiples sectores. Sus objetivos principales son asistir a los Estados en la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI relacionados con la salud pública y el Reglamento Sanitario Internacional (RSI) de la Organización Mundial de la Salud (OMS), y mejorar la planificación de la preparación y la respuesta rápida a las emergencias de salud pública que podrían afectar al sector de la aviación.

3.2 Durante la pandemia de COVID-19, el CAPSCA ha seguido desempeñando un papel fundamental y activo al proporcionar un foro para el intercambio de información, permitir una toma de decisiones en colaboración con todos los sectores y partes interesadas pertinentes, y garantizar la difusión adecuada de la información. Asimismo, el CAPSCA ha trabajado en estrecha colaboración con el CART

³ “Nos comprometemos a velar por que la OACI esté en condiciones de contribuir a una resiliencia duradera de la aviación internacional e incorporar las enseñanzas extraídas de esta pandemia y otras del pasado fortaleciendo su capacidad de respuesta ante las crisis y reexaminando y actualizando sus normas y métodos recomendados y textos de orientación según sea necesario”

para elaborar textos de orientación aplicables en la práctica y herramientas de aplicación para gestionar la pandemia de COVID-19. Además, las personas expertas del CAPSCA están apoyando a los Estados en sus esfuerzos de creación de capacidad para la elaboración de planes nacionales de preparación en la aviación relacionados con las emergencias de salud pública en ese ámbito. También están realizando visitas de asistencia técnica a los Estados en coordinación con la OMS. Habida cuenta de las lecciones aprendidas durante la pandemia de COVID-19 y los brotes de enfermedades anteriores, así como la experiencia del CAPSCA en otras emergencias de salud pública no relacionadas con enfermedades infecciosas, es necesario reforzar el marco existente del CAPSCA a fin de mejorar la preparación para las emergencias de salud pública, independientemente de su causa.

3.3 Se ha determinado que es necesario mejorar la preparación de textos de orientación y métodos para facilitar la implementación que puedan permitir una respuesta más temprana en futuras crisis sanitarias y el seguimiento continuo de los avances de la ciencia médica que tienen un impacto en la aviación. El CAPSCA podría desempeñar un papel fundamental y activo en la preparación de dichos textos de orientación, que habría de refrendar la OACI de acuerdo con sus procedimientos. Sobre la base de los resultados de la HLCC, se propone que el CAPSCA se integre en la organización de la OACI, como parte de su programa de trabajo regular y de su estructura, y que dependa de la Secretaría de la OACI.

4. INTEGRACIÓN DE LOS ASPECTOS CLAVE DE LAS ORIENTACIONES DEL CART EN LOS SARPS DEL ANEXO 9

4.1 El CART, en sus diferentes fases, se reconoce mundialmente como un gran ejemplo de cooperación y orientación en tiempos de perturbación para la aviación. Sus distintas recomendaciones y orientaciones adjuntas, respaldadas por pruebas científicas, han ayudado tanto a las autoridades de la aviación como al sector a tomar diversas decisiones para contribuir a la rápida recuperación de la aviación. Además, este importante trabajo fue elogiado unánimemente durante la pasada HLCC. Es vital que estos resultados y esfuerzos de coordinación entre las autoridades aeronáuticas y sanitarias no se olviden en caso de una futura epidemia mundial. Si bien el CART permanecerá en el sitio web de la OACI, es importante ir más allá y proteger este importante trabajo incorporándolo al Anexo 9 y otros Anexos, Documentos y procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) pertinentes.

4.2 Debemos reconocer que el Anexo 9 se ha convertido en una referencia para la salud pública en la aviación, con pleno respeto del RSI y de las competencias respectivas de la OACI y la OMS. Aunque el Anexo 9 se ha revisado y mejorado en la Enmienda 29, los textos de orientación y la aplicación siguen siendo esenciales para garantizar una aplicación práctica en cada Estado y garantizar que ningún Estado se quede atrás. El Anexo 9 debería ayudar a afianzar las recomendaciones del CART y agilizar el trabajo entre las autoridades aeronáuticas y sanitarias en las futuras epidemias. Garantizar una red de coordinación entre las autoridades sanitarias, la comunidad de control de fronteras en general, las autoridades aeronáuticas, así como con el sector de la aviación, ha resultado ser imprescindible para garantizar una respuesta armonizada ante una epidemia. El uso de la norma para un comité de facilitación es esencial para sentar las bases de esa red de coordinación.

5. ELABORACIÓN DE UN MARCO PARA LAS EPIDEMIAS Y DE UN CONJUNTO DE HERRAMIENTAS ASOCIADO COMO RESPUESTA A FUTURAS CRISIS SANITARIAS

5.1 Deben recopilarse y consagrarse las lecciones aprendidas de la pandemia de COVID-19 para proporcionar una referencia clara y probada. Un marco de facilitación para las epidemias, que incorpore los nuevos SARPS y las directrices y mejores prácticas ya existentes, podría desempeñar esa

función. Ese marco podría insertarse en el nuevo capítulo del Anexo 9 dedicado a las cuestiones sanitarias y se complementarían con un conjunto de herramientas que proporcionarían soluciones concretas y listas para su uso, como los modelos de formulario para localizar a pasajeras/os, con el fin de mantener el mismo nivel de tránsito aéreo mundial, garantizando a la vez una protección adecuada de la salud del público pasajero, y de aportar garantías a los Estados a nivel social y político.

5.2 A partir del detallado trabajo en curso del CAPSCA sobre la COVID-19, el marco sustentaría una respuesta internacional armonizada y proporcionada sumamente necesaria para todo tipo de epidemia que tenga un impacto importante en la aviación. Al proporcionar un recurso fácilmente accesible y gratuito para guiar a los Estados en su respuesta, y agilizar la cooperación entre las autoridades aeronáuticas y sanitarias, en última instancia el marco maximizaría la previsibilidad para la industria y el público pasajero, al tiempo que minimizaría los trastornos. El marco no sería solamente para la COVID-19, sino que se usaría con las crisis sanitarias en general, como punto de referencia único de los principios más importantes y útiles a la hora de abordar una crisis sanitaria desde el punto de vista de la facilitación. Una referencia clara a este marco, en forma de normas y/o métodos recomendados en el Anexo 9, reforzaría aún más una respuesta armonizada.

5.3 Cuando sea necesario, podrían incorporarse nuevos SARPS, directrices o mejores prácticas como parte del programa de trabajo regular del Anexo 9. Los ejemplos de mejores prácticas podrían ir desde los certificados sanitarios y los formularios digitalizados para localizar a pasajeras/os —que puedan integrarse sin problemas en el viaje global de las personas pasajeras y que sean utilizables a nivel mundial— a la creación de repositorios de información regionales o mundiales para ayudar a las personas pasajeras a encontrar información sanitaria pertinente sobre el viaje. Esto se crearía a partir de las lecciones aprendidas de la actual pandemia COVID-19, con un conjunto de criterios básicos que pueden ser copiados por cualquier Estado de la OACI.

6. VERIFICACIÓN DE DOCUMENTOS FUERA DEL AEROPUERTO DURANTE LA PANDEMIA: UN EJEMPLO PARA FUTUROS USOS EN LA FACILITACIÓN

6.1 Desde el punto de vista de la facilitación, las soluciones tecnológicas han demostrado ser muy útiles para evitar grandes perturbaciones y aumentos desmesurados del tiempo de espera durante la situación de pandemia. Al permitir la verificación de la documentación sanitaria fuera de los aeropuertos, los Estados y la industria han agilizado en gran medida el viaje del público pasajero, a través de medidas que pueden reproducirse en otros ámbitos de facilitación, como la verificación de pasaportes o visados a través de las fronteras. Al establecer el marco del certificado COVID digital de la Unión Europea⁴, la Comisión Europea y los Estados que se han adherido a la pasarela del certificado COVID digital de la UE han trabajado para conseguir una norma abierta y segura, que cuenta con el apoyo técnico necesario para facilitar la implantación de dichos certificados digitales. Actualmente, alrededor de 60 Estados se han adherido a la pasarela del certificado COVID digital de la UE, y otros lo harán en los próximos meses, y se han emitido varios miles de millones de estos certificados. Asimismo, la Comisión Europea y la OACI han colaborado constantemente para posibilitar las sinergias entre la pasarela de la UE y los sellos digitales visibles para soportes sin límites de espacio (VDS-NC) con el fin de ofrecer soluciones globales de certificados sanitarios para la recuperación de la aviación.

6.2 En el futuro de la facilitación, deberíamos inspirarnos en estas aplicaciones digitales y tratar de adoptar principios y tecnologías similares para la verificación de la documentación. En particular,

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R0953&from=EN>

debería prestarse atención a los principios del marco de confianza, el formato de los certificados, una mayor interacción entre las personas pasajeras y las autoridades a través de los portales web gubernamentales, entre otros, y, sobre todo, a la verificación fuera del aeropuerto, con la verificación rápida de las diferentes reglas y en la que deberían preferirse las normas abiertas.

7. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

7.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) solicitar a la OACI que integre el CAPSCA en su programa de trabajo regular y en su estructura;
- b) solicitar al Consejo de la OACI que dirija los trabajos de la OACI para que los aspectos clave del CART, incluidos los textos de orientación sobre la COVID-19, puedan protegerse e integrarse en el Anexo 9, con el fin de establecer un marco jurídico y de orientación que apoye una respuesta internacional armonizada y proporcionada para todo tipo de epidemia futura que tenga un impacto importante en la aviación; y
- c) reconocer la necesidad de desarrollar un conjunto de herramientas de facilitación de fácil acceso para futuras epidemias, que también podría servir para otros fines de facilitación, y pedir a la OACI que supervise el trabajo relativo a dicho conjunto de herramientas.

— FIN —